9/15
Nur € 4,90

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2015
64. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *S 3/6 von Märklin*
- *Roco-186*
- *V 100 von Brawa*
- *Brawa-VT 137*

Werkstatt:
Landmetzgerei von Busch

Großanlage:
Porsches Traum-Werk

Ein Tag am Meer
Norddeich Mole 1968

Alpendampf
Mit der 01 über den Gotthard

Auf der Erfolgsspur
Die TRAXX-Familie





Titel: Modelle von Roco
Foto: Bauer-Portner

12 Erfolgsmodell aus Kassel

Das Plattform-Konzept der Bombardier-TRAXX-Familie ermöglicht den wirtschaftlichen Bau von Lokomotiven für die unterschiedlichsten Einsatzgebiete in ganz Europa.



26 Auf nach Norddeich Mole

Im August 1968 war Ludwig Rotthowe von Münster zur Nordsee unterwegs.



32 Dampfparadies Erzgebirge

Zurück in vergangene Dampfzeiten im östlichen und mittleren Erzgebirge.



82 Alpines Bahnflair

Die faszinierenden Bahnlandschaften der Schauanlage im Hans-Peter-Porsche-Traumwerk.



Am 5. Juli 2015 erinnerten im ehemaligen Bw Halle G die Loks 132 158, 130 101, 52 8154 und 44 1182 als typische Vertreter früher hier beheimateter Lokomotivbaureihen an die Geschichte des Bahnbetriebswerkes.

100 JAHRE BW HALLE G

Große Lokparade

☐ Das DB-Museum Halle (Saale) sowie das Instandhaltungswerk von DB Schenker Rail luden am 4. und 5. Juli 2015 zu einem gemeinsamen Sommerfest ein. Das 100-jährige Bestehen des Bahnbetriebswerkes (Bw) Halle G war der Anlass, wobei die Trennung der Hallenser Bahnbetriebswerke in Halle P und Halle G erst im Jahre 1919 erfolgte. Die Anlagen blicken aber schon auf eine längere Geschichte zurück.

Gefeiert wurde an den Standorten westlich und östlich der Berliner Brücke, den ehemaligen Bahnbetriebswerken Halle P und Halle G. Im Bw Halle P wurden viele historische Fahrzeuge nacheinander auf der Drehscheibe präsentiert oder waren in deren Nähe zu besichtigen. Zu entdecken waren unter anderen die Dampfloks 89 1004 (preußische T 8), 52 9900 (letzte erhaltene DR-Lok mit Kohlenstaubfeuerung), 41 1185 und die Dampfspeicherlok 3 des ehemaligen Reichsbahnkraftwerks Muldenstein.

Die Dieseltraktion war vertreten mit Köf 5142, 112 457, 298 161, 102 244, 102 001 sowie den Triebwagen 186 258 (ehemaliges Dienstfahrzeug des Präsidenten der Reichsbahndirektion Halle) und 188 006 (Oberleitungsrevisionstriebwagen). Mit der Kleinlok Kö 4033 erfolgten Führerstandsmitfahrten. Zu den ausgestellten E-Loks zählten E 18 31, E 18 047, 243 005 (in DR-Farbgebung), 142 255 (letzte E 42 in orientroter Farbgebung). Das Akkuschleppfahrzeug 4 sorgte für die notwendigen Rangierbewegungen auf der Drehscheibe.

Das Wetter bescherte den Personalen und Organisatoren mit hochsommerlichen knapp 40 Grad Celsius schwierige Arbeitsbedingungen. Einige Helfer verteilten zur Abkühlung Speiseeis an die Besucher und Lokmannschaften. In den Lokschuppen gab es jeweils einen Markt für Modellbahnzubehör, Bahnsouvenirs und Eisenbahnfachliteratur. Informationstafeln mit historischen Bildern und Führungen durch die Hallen boten den Besuchern Einblicke in den damaligen sowie heutigen Betriebsalltag.

Im benachbarten Bw Halle G sorgten viele Gastlokomotiven für ein abwechslungsreiches Programm. Das Personal erfüllte trotz einiger Probleme mit der Drehscheibe viele Wünsche der Fotografen. An der Drehscheibe wurden folgende Loks präsentiert: 132 158 (Leipziger Eisenbahngesellschaft), 130 101 (DB-Museum Halle), 52 8154 (Museum Leipzig), die zwei Staßfurter „Jumbos" 44 1182 und 44 1486, 03 2155 (Nossen), 03 1010 (DB-Museum Halle), 118 770 (Glauchau) sowie 231 012 (WFL Potsdam).

Die 232 356 (East-West-Railways) war am Rand abgestellt. Die Gastlokomotiven 106 145 (Museum Leipzig) und die mit neuem Getriebe ausgestattete 106 756 (PRESS) präsentierten die V 60-„Goldbroiler" aus dem LKM Babelsberg beziehungsweise LEW Hennigsdorf. Im Schuppen war 232 489 alias MEG-315 (Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft) angehoben. Die ozeanblaue 295 095 reiste aus Aschersleben an. 265 603 vom Typ MAK 1200 D der Hafenbahn Halle beeindruckte während der Führerstandsmitfahrten die Gäste mit ihrem tuckernden Motor. Auch die Dampfloks 44 1486 und 52 8154 luden neben anderen Maschinen zu Führerstandsmitfahrten ein.



In einem Bw am Güterbahnhof dürfen die Rangierloks der Baureihe V 60 natürlich nicht fehlen: Bei den Loks 106 756 und 106 145 sieht man deutlich die Unterschiede der Lieferserien aus dem LEW Hennigsdorf und LKM Babelsberg.

FOTOS: HEIKO GÜNTHER



FOTO: STEFAN KARKOWSKI

Die Lok trägt das in der Region übliche Farbschema der Talent 2. Die Maschine wird unter der Nummer 1001 009-2 (Ex-202 291) geführt.

BAUREIHEN 202 UND 298 UMGEBAUT

Hybridantrieb zum Ersten …

☐ Die DB AG erhält demnächst fünf Hybridlokomotiven des Alstom-Typs H3 für die DB Regio-Standorte Nürnberg und Würzburg. DB Regio Südost am Standort Halle (Saale) setzt allerdings, von der Öffentlichkeit fast unbemerkt, schon seit einiger Zeit eine Hybridlok von Alstom auf Basis einer V 100 im Rangierdienst ein. Auch zur Bergung liegengebliebener Talent 2-Triebzüge soll die Lok zum Einsatz kommen. Insgesamt wurden von Alstom elf Lokomotiven der Baureihen 202 und 298 (DR-V 100) zu Hybridlokomotiven um- beziehungsweise neu aufgebaut. Deren Fertigung ist jedoch mit der Entwicklung der H3 beendet worden. Zu finden sind diese Hybrid-V 100 bei der MEG (fünf), VW-Werkseisenbahn Wolfsburg (zwei), Hafen Magdeburg (eine), OHE-Cargo (eine) sowie DB Regio Südost (eine). Bei Alstom dient eine Maschine als Vorführlok.

RÜCKBAU DES PROTOTYPS 642 129 MIT ZWEIKRAFTANTRIEB

… Hybridantrieb zum Zweiten

☐ Der erst 2012 auf der Messe „InnoTrans" vorgestellte Hybrid-VT-642 129/629 (Desiro von Siemens) wird wieder zu einem normalen Dieseltriebwagen zurückgebaut. Das zu einem Erprobungsträger für Hybridtechnik umgebaute Fahrzeug war mit einem Powerpack von MTU und einer Hybridanlage ausgerüstet. Die DB AG als Betreiberin erhoffte sich durch diese Maßnahme eine Kraftstoffeinsparung von zirka 25 Prozent. Das Haupteinsatzgebiet des Hybrid-Erprobungsträgers war die nicht elektrifizierte Westfrankenbahn von Aschaffenburg nach Miltenberg.



FOTO: FRANK HEILMANN

Als der Hybrid-Erprobungsträger 642 129 im September 2012 auf der Innotrans in Berlin präsentiert wurde, war diese Technologie bei deutschen Eisenbahnfahrzeugen noch Neuland. Inzwischen ist die Bahnindustrie hier schon ein paar Schritte weiter (siehe oben).

NUR KEIN NEID



Stefan Alkofer

Haben Sie auch einen Traum wie Hans-Peter Porsche? Vielleicht nicht gerade eine Spielzeug-Erlebniswelt, aber den einen oder anderen Wunsch hegen Sie sicher? Vermutlich wird mancher Traum unerfüllt bleiben, weil das Kleingeld fehlt.

Da kommt nun ein Mann und baut auf der grünen Wiese für einen zweistelligen Millionenbetrag ein imposantes Privatmuseum. An dieser Stelle beginnt häufig eine für unser Land so typische Neid- und Verteilungsdebatte, anstatt dem Erbauer Respekt zu zollen, dafür, dass er sich mit seinen Schätzen nicht in einer Villa einsperrt. Vor allem in angelsächsischen Ländern reagieren die Menschen anders. Dort schätzt man Mäzene, die Museen stiften und ihre Sammlungen zur Verfügung stellen.

Angesichts der zunehmenden Spekulation mit Kunst und Sammlerobjekten, einzigartige Bilder werden auf Auktionen zu schwindelerregenden Summen versteigert und verschwinden anschließend als Kapitalanlage in Tresoren, gilt es jenen dankbar zu sein, die ihr Vermögen auf diesem Weg mit der Öffentlichkeit teilen. Gäbe es mehr Menschen wie Hans-Peter Porsche, wäre die aktuelle, leider notwendige Debatte über ein Kulturgut-Schutzgesetz überflüssig.

Teilen Sie den Traum des Porsche-Enkels und tauchen Sie beim Besuch des „TraumWerks" ein in die Kinderwelt der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und lassen Sie sich verzaubern von der sehenswerten H0-Großanlage im Berchtesgadener Land.



FOTO: PHILIPP ERNST

Aufgrund der anstehenden Kieler Woche in Schleswig Holstein kam es zu Überführungen von Fahrzeugen aus dem gesamten Bundesgebiet in den hohen Norden. Diese dienten als Verstärkerzüge, um den hohen Besucheransturm bewältigen zu können. Die abgelichtete Fuhre kam am 18. Juni 2015 aus Braunschweig. Die eingereihte 143 hatte zum Aufnahmezeitpunkt Fristablauf und wurde zur Begutachtung einer Revision in Kiel mit überführt.

EIN LETZTER FOTOZUG AUF DER ALTEN LAHNTALSTRECKE

Lahntal-Romantik mit V 100

Im Rahmen einer privaten Fotofahrt kam am 18. und 19. Juli 2015 die altrote 212 133 vom Verein der Freunde der 212 001 e.V. noch einmal auf die Lahntalbahn. Diese bei vielen Eisenbahnfotografen ob ihrer alten Sicherungstechnik mit handbedienten Schranken, Formsignalen und Telegrafenleitungen geschätzte Strecke wird derzeit umfassend modernisiert. Bald wird dort moderne ESTW-Technik Einzug halten und eines der letzten Refugien des alten Bundesbahn-Flairs verschwinden. Gerade noch rechtzeitig konnte diese Fahrt durchgeführt werden.



FOTO: STEFAN KLEIN

Dem Foto vom 18. Juli 2015 sieht man das Aufnahmedatum kaum an. Es zeigt die 212 133 mit ihrem stilechten Zug vor der verträumten Kulisse von Balduinstein an der Lahn.

ZWISCHENHALT

Die Lint 54 der AKN werden derzeit von Alstom an die norddeutsche Privatbahn ausgeliefert. Die 14 Dieseltriebwagen sollen die letzten noch bei der AKN vorhandenen Vorgänger vom Typ VT 2A ablösen. Der Einsatz der Lint 54 erfolgt ab Fahrplanwechsel auf der Linie A 1 Kaltenkirchen – Hamburg-Eidelstedt. Für die relativ langen Fahrzeuge musste man eigens die Werkstatt in Kaltenkirchen anpassen.

Altes ÖBB-Schmalspurmaterial wurde Mitte Juli von Niederösterreich nach Rumänien zur CFI (Georg Hocevar) überführt. Neben einigen ausgedienten Waggons und einer 2095 gingen vier Mariazellerbahn-E-Loks der Reihe 1099 nach Criscior. Eine davon soll äußerlich aufgearbeitet werden.

Das GSM-R-Netz der Bahn AG wird modernisiert. Der Gesamtwert des Auftrags, der an ein Konsortium aus Siemens und Huawei sowie an Nokia vergeben wurde, liegt bei 110 Millionen Euro. Das GSM-R-Netz ist ein wichtiger Bestandteil des europäischen Zugsicherungssystems ETCS. Bis 2024 sollen bis zu 3300 Basisstationen ausgetauscht werden, dies betrifft auch die 38 dazugehörigen Steuereinrichtungen.

Der Velaro von Siemens wird künftig auch im Ural produziert. Das von Siemens und der russischen Sinara Group gebildete Joint Venture „Uralskiye lokomotivy" möchte Wagenkästen für Hochgeschwindigkeitszüge des Typs Velaro RUS (Sapsan) im russischen Verkhnyaya Pyshma herstellen lassen. Im dortigen Schienenfahrzeugwerk werden seit kurzem Desiros für den russischen Markt gefertigt.



FOTO: STEFAN KLEIN

Mit schwarz-rot-goldenen Zierstreifen wird die 101 027 noch bis zur Wiedervereinigungsfeier im Herbst auf gesamtdeutschen Gleisen unterwegs sein.

DIE BAHN AG FEIERT 25 JAHRE DEUTSCHE EINHEIT

Einheitslok der anderen Art

☐ Die Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit finden dieses Jahr in Frankfurt am Main statt. Anlässlich dieses Ereignisses haben Hessens Ministerpräsident Volker Bouffier und Ronald Pofalla, Generalbevollmächtigter für politische und internationale Beziehungen der DB AG, am 16. Juli im Frankfurter Hauptbahnhof eine sogenannte Botschafterlok vorgestellt. 101 027 wurde dafür ganzflächig mit Folie beklebt. Noch am selben Tag machte sich die Lok auf ihre erste offizielle Tour und beförderte IC 2022 nach Hamburg.



FOTO: ERNST GLÖCKNER

Der hessische Ministerpräsident Volker Bouffier und Ronald Pofalla als Vertreter der Bahn AG präsentierten in Frankfurt stolz ein H0-Modell der neuen Einheits-Lok.

103 222 UNTERWEGS

Talgo-Adventure für die 103

☐ Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen RailAdventure (RA) befördert derzeit im Auftrag der russischen Staatsbahn RDZ neue Talgo-Reisezug-Garnituren auf einem Teil ihres Weges von Spanien nach Russland. Die auf viele Betrachter immer noch ungewohnt wirkende 103 222 im grauen RA-Design samt LED-Stirnlampen kommt vor diesen Überführungszügen zum Einsatz. Mit den umspurbaren Talgo-Fahrzeugen möchte die RDZ ihren internationalen Schnellverkehr weiter ausbauen und intensivieren.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Am 16. Juli 2015 konnte 103 222 auf dem Weg von München Ost Pbf nach Berlin-Lichtenberg kurz vor Großkorbetha angetroffen werden.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

☐ Wer hätte vor ein paar Jahren erwartet, dass es im Jahr 2015 noch regelmäßige Einsätze der Baureihe 103 bei DB Fernverkehr gibt? Die Münchner 103 245 bespannt Dienstag bis Donnerstag die Pendel-IC-Züge 2095 und 2094 zwischen Ulm und München, während sie samstags sogar bis Wörgl kommt. Von den Serien-103 gab es zwei verschiedene Ausführungen. 103 245 gehört zur „langen Bauart" mit einem vergrößerten Führerstand. Wir wollen von Ihnen wissen, wie viele Maschinen es in dieser Ausführung gab?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2015 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juli-Heft lautete: „Norwegische Baureihenbezeichnung". Gewonnen haben: Dr. Endres, Vera, 66130 Saarbrücken; Ruhnau, Ralf, 54528 Salmtal; Sachs, Dieter, 07907 Schleiz; Schreiber, Dieter, 36452 Kaltennordheim; Lassak, Robert, 64354 Reinheim; Wittke, Uwe, 85444 Bayreuth; Reinhold, Günter, 01796 Pirna; Petermann, Ingrid, NL-7676EE Westerhaar; Kuno, Moriz, 79285 Ebringen; Frey, Günther, 81377 München; Lotze, Gerd, 01219 Dresden; Thiede, Rolf-Uwe, 08056 Zwickau; Schirmer, Karsten, 06108 Halle; Wenzel, Renate, 90429 Nürnberg; Bauer, Jürgen, 01279 Dresden; Schierreich, Thomas, 34613 Schwalmstadt; Günzel, Dietmar, 50226 Frechen; Reiff, Manfred, 21407 Deutsch Evern; Becker, Tim, 28357 Bremen; D´Haese, Guy, 9840 De Pinte.


FOTO: MARKUS BEHRLA

Was mit 220 015 in Zukunft in Hamm passiert, ist derzeit noch ziemlich ungewiss.

ERSATZTEILSPENDER

V 200-Zuwachs

☐ Die Museumseisenbahn Hamm e.V. hat eine weitere Diesellok der Baureihe V 200 in ihren Bestand übernommen. Von der Brohltalbahn konnte 220 015 erworben und von der betriebsfähigen Schwestermaschine 220 033 am 17. Juli 2015 nach Hamm überführt werden. Dass die Hammer V 200 überhaupt noch auf Gleisen unterwegs sein kann, ist auch der jetzt überführten Maschine zu verdanken. 220 015 wurde zuletzt in Brohl als Ersatzteilspender vorgehalten und stellte der vereinseigenen Hammer Großdiesellok vor einiger Zeit schon einen MD-650-Motor zur Verfügung. Nun ist die 1957 von MaK an die Bundesbahn abgelieferte und am 31. Oktober 1984 ausgemusterte Lokomotive sicher hinterstellt in Hamm. Infos zum Verein, zu Fahrten und den Fahrzeugen findet man unter www.museumseisenbahn-hamm.de.

■ Der diesjährige Unkrautspritzzug der Firma Spiess-Urania war im Süden und Osten Deutschlands mit der blau-beige lackierten 212 329 und der verkehrsroten 212 310 als Regelbespannung unterwegs. Im Erscheinungsbild der 1980er-Jahre verkehrte der Zug als NbZ 91815 am 15. Juli 2015 auf der Mittenwaldbahn.



FOTO: STEFAN VON LOSSOW

FOTO: REIN KORTHOF



Mit vereinten Kräften standen die Abschlepploks 26 und 271 am 10. Juli 2015 vor dem Intercity-Triebzug 4203 bei Westwoud bereit.

BESONDERER EINSATZ FÜR MUSEUMSBAHNER

Abschleppen mit Volldampf

☐ Einen ungewohnten Einsatz erlebten die Museumsbahner der niederländischen Stoomtram Hoorn-Medemblik am 10. Juli 2015, als sie mit ihrer Dampflok 26 (Hanomag 1922) samt Unterstützung durch die Kleinlok 271 (Werkspoor 1938) einen liegen gebliebenen NS-Intercity von Westwoud nach Hoorn schleppten. Der vierteilige Elektrotriebzug war von Enkhuizen nach Amersfoort unterwegs. Bei Westwoud geriet er jedoch in die Trümmer einer Fahrleitung, da diese kurz zuvor auf einem Bahnübergang von einem zu hoch mit einem Wohnwagen beladenen Lkw mitgerissen worden war. Da weit und breit keine Abschlepplok aufzutreiben war, forderte die niederländische Staatsbahn NS bei der zehn Kilometer von der Unfallstelle entfernten Museumsbahn Hilfe an. Diese konnte auch unverzüglich angeboten werden, weil die Dampflok gerade von ihrer täglichen Tour aus Medemblik zurückgekehrt war.

TOP UND FLOP

TOP: Sparen mit den DB-Tarifen

„5 für 4" ist eine Aktion von DB Regio für Baden-Württemberg-Entdecker. Mit dem Baden-Württemberg-Ticket ist man ab 23 Euro und nur fünf Euro je Mitfahrer (maximal vier) immer günstig unterwegs. Wer vier genutzte Baden-Württemberg-Tickets sammelt, bekommt das fünfte Baden-Württemberg-Ticket im Wert von 43 Euro geschenkt! Die Aktion läuft noch bis zum 31. Dezember 2015 als letztes mögliches Reisedatum. Ein weiteres Angebot der DB AG betrifft im August das „Quer-durch´s-Land-Ticket", das statt 44 nur 25 Euro kostet. Die Modalitäten bei der Nutzung sind unverändert, lediglich der Grundpreis ist reduziert. Damit ist man mit dem Zug billiger unterwegs als mit dem Bus auf der Autobahn, ganz ohne die Geißel der Bus-/Zugbindung. Und natürlich fährt man damit ohne weitere Kosten nach Mehlteuer, Wasserbillig, Oberachern Bindfadenfabrik oder Windischeschenbach, wo kein Fernbus hält.

FLOP: Langanhaltende Streckensperrungen

Seit ein paar Jahren werden ganze Bahnlinien teilweise über mehrere Monate komplett gesperrt. Aktuelle Beispiele sind die Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen, die im August drei Wochen im Schienenersatzverkehr bedient wird. Weitere Beispiele sind die Strecken Hof Hbf – Rehau – Selb Stadt, ab 10. August 2015 für einen Monat ohne Zugverkehr, und Bamberg – Lichtenfels, wo für satte achteinhalb Monate kein Zug zu sehen sein wird.

NEUER AUTOREISEZUG

Im eigenen Wagen nach Italien

☐ Im Sommer 2015 verkehrt erstmalig ein privater Autoreisezug von Düsseldorf nach Verona. Die Fahrkarten für den Zug werden vom Reisebüro Treinreiswinkel aus den Niederlanden vertrieben. Vom 3. Juli bis zum 14. August 2015 werden insgesamt sieben Abfahrten jeweils am Freitagabend angeboten. Der Gegenzug startet jeweils am Samstagabend in Verona. Der „Auto Express Italia" stellt damit einen Ersatz für den Autozug der Bahn dar, die diese Verbindung zuletzt im Jahr 2012 angeboten hatte.



FOTO: ROLAND WIRTZ

Im „Auto Express Italia" lebt auch die klassische Eisenbahn-Reisekultur wieder auf, dank vorbildlicher Bewirtung im Speisewagen.

ZEITREISE

Im Schatten von Fort Großfürst Konstantin



FOTO: OLIVER HAUG

1987 war die Baureihe 216 noch unentbehrlich für die Bundesbahn. Sie bespannte ab Koblenz Züge durch das Lahntal.



FOTO: MARCO WAGNER

Der abgestellte E-Talent-Triebwagen von DB Regio wird auf der Moselbahn eingesetzt und hat dort lokbespannte Garnituren ersetzt.

■ Auf den ersten Blick hat sich in Koblenz Hauptbahnhof wenig geändert, sieht man einmal vom Rollmaterial der Eisenbahn ab. Doch beim zweiten Blick werden die Veränderungen deutlich sichtbar. Der Bahnsteig wurde erneuert und auch das Fahrzeug für den Transport von Reisegepäck und Expressgut ist verschwunden. Hoch über dem Bahnhof thront auch im Jahr 2015 noch das Fort Großfürst Konstantin als Teil der Festung Koblenz. Das Fort ist bis heute fast vollständig erhalten. Benannt nach dem Bruder des russischen Zaren Alexander I. Konstantin Pavlovich, wurde es von 1822 bis 1827 als Vorposten der Feste Kaiser Alexander errichtet. Das Fort hatte die Aufgabe, das unmittelbare Vorfeld der Stadtbefestigung von Koblenz sowie die Verbindung zwischen der Feste Kaiser Alexander und der Stadt zu sichern. Erbaut wurde die große Anlage nur wenige Jahrzehnte vor dem Bau der Eisenbahn. Um den Erhalt und die Renovierung kümmert sich der Förderverein „Pro Konstantin e.V.", dessen Wirken man auch vom Bahnhof aus erkennen kann.

Die Maschinen der Baureihe 216, wie auf der historischen Aufnahme zu sehen, sind bereits seit 2004 aus dem Bestand der DB AG ausgeschieden. Im Personenverkehr wurden die letzten Lokomotiven auf der Lahntalbahn durch Triebwagen der Baureihe 612 abgelöst. Der Einsatz im Personenverkehr der 216 war ab Mitte der 90er-Jahre im Winter eingeschränkt, da immer weniger Waggons mit Dampfheizung zur Verfügung standen, wie zum Beispiel die ozeanblau-beigen yl-Wagen (Mitteleinstiegswagen) im Zug vor dem Stellwerk. Nach einem Intermezzo der Bahngesellschaft Vectus hat seit 2014 wieder die DB AG die Nahverkehrszüge auf der Lahntalbahn übernommen. Planmäßig werden Lint-Triebwagen der Baureihe 641 eingesetzt. Der Talent-Triebwagen auf der aktuellen Aufnahme ist abgestellt und wartet auf einen neuen Einsatz auf der Moselbahn in Richtung Trier, wo mit den Fahrzeugen ein stündlicher RB-Takt hergestellt wird.


FOTO: SASCHA DUWE

■ Am 22. Juli 2015 fanden auf der Sachsen-Magistrale Zwickau – Dresden Testfahrten mit einem der neuen Coradia Continental von Alstom statt. Der als 1440 203-6 eingereihte Triebzug gehört zu einer Serie von 13 drei- und 16 fünfteiligen Zügen, die der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) beim Hersteller bestellt hat, um ab Juni 2016 das Elektronetz Mittelsachsen in Eigenregie zu betreiben. Der Auftrag umfasst zudem auch die Wartung und Instandhaltung der Züge, welche von Alstom selbst gewährleistet wird und in Chemnitz erfolgen soll. Nach ersten Erprobungsfahrten in Niedersachsen werden die Triebzüge nun in ihrem künftigen Einsatzgebiet getestet, wobei man sich wie hier am ehemaligen Bk Felsenkeller bei Dresden schon einmal ein Bild davon machen kann, wie in knapp einem Jahr der Schienenpersonennahverkehr in dieser Region aussehen wird.

119 158 VOR RHEINGOLD

U-Boot-Alarm in der Oberlausitz

□ Vom 1. bis 5. Juli 2015 war der AKE-Rheingold wieder einmal in Görlitz zu Gast. Für die Bespannung des Zuges auf der nicht elektrifizierten Strecke zwischen Dresden und Görlitz war 119 158 zuständig. Meisterte die Maschine die Hinfahrt am 1. Juli noch souverän, so fiel die Rücktour zwischen Görlitz und Dresden am 5. Juli ersatzlos aus. Man hatte wohl Angst, die sehr sommerlichen Temperaturen von etwa 35 Grad Celsius würden der Maschine zu sehr zu schaffen machen, und wollte ein Liegenbleiben des Zuges in der Hitze unbedingt vermeiden. Die zahlreichen Fahrgäste wurden mit Regelzügen nach Dresden befördert und stiegen dort in den Rheingold um. Die Baureihe 119 war für ihre besondere Hitzeanfälligkeit stets bekannt und berüchtigt.


FOTO: SASCHA DUWE

Das Foto zeigt die Rückführung des Leerzuges am 1. Juli 2015 von Görlitz nach Dresden zur Abstellung als DLr 97 vor der Kulisse der Stadt Bautzen.



Bei Verden überquert 146 131 am 14. August 2012 mit einem Regionalexpress nach Hannover die Allerbrücke. Die Lok gehört zum Betriebshof Braunschweig.

Das Erfolgsmodell aus Kassel: die TRAXX-Familie von Bombardier

In vielen europäischen Ländern zwischen Skandinavien und Südeuropa fahren inzwischen über 1600 TRAXX-Loks aus dem Hause Bombardier. Dieses Plattform-Konzept ermöglicht mit vielen Gleichteilen unterschiedlichste Lok-Varianten bei gleichzeitig reduziertem Wartungs- und Ersatzteilaufwand. Ein Blick in die Historie dieser erfolgreichen Lok-Type.

Kassenschlager

Eingeführt wurde der Markenname TRAXX vom Bombardier-Konzern im Jahre 2003 als Ergebnis eines internen Wettbewerbs unter den Mitarbeitern. Der Name verbindet die Begriffe „Traktion“, „tracks“, „attractive“ und auch das lateinische „trahere“ für „ziehen“ oder „schleppen“. Die Wurzeln der TRAXX-Familie findet man jedoch schon einige Jahre früher, nämlich bei der DB-Baureihe 145. Diese gehörte zum Beschaffungsprogramm von 1993, das auch die 220 km/h schnelle 101 für den Fernverkehr und die Baureihe 152 für schwere Güterzüge enthielt. Erstmals wurden damals größere Serien von Drehstromlokomotiven mit weiterentwickelter Leistungselektronik gebaut, allerdings in unterschiedlichen Ausprägungen für die jeweiligen Geschäftsbereiche der noch jungen DB AG.



FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Noch wenige Jahre zuvor hatte die Deutsche Bundesbahn geplant, mit nur einer Universallok („Baureihe 121“) alle Anforderungen abzudecken, um die in großen Stückzahlen ab Mitte der 1950er-Jahre beschafften Einheits-E-Loks der Reihen E 10, E 40, E 41 und E 50 sowie deren Nachfolger (die Baureihen 103, 111, 151 und 181.2) abzulösen. Schon 1963 hatte Henschel in Kassel gemeinsam mit BBC in Mannheim begonnen, ein neues Universallok-System mit Drehstromleistungsübertragung zu entwickeln, was 1970/71 in die drei dieselelektrischen DE-2500-Prototypen 202 002 bis 004 mündete. 1979 folgten fünf Vorserien-Maschinen der Baureihe 120.0 sowie ab 1987 die 60 Serienloks der 120.1. Vor allem in den Vorserien-120, aber auch in den von AEG und Krauss-Maffei/Siemens entwickelten Prototypen 12X und Eurosprinter waren die



FOTO: STEFFEN KLOSECK

Die Versuchsträgerlok 128 001, auch als 12X bekannt, ist die Vorfahrin aller Drehstromentwicklungen aus dem Hause AEG/Adtranz/Bombardier. Im Februar 2014 wurde sie von 146 551, einer der jüngsten Vertreterinnen der TRAXX-Familie, nach Weimar überführt. Der Thüringer Eisenbahnverein e. V. hat die 12X als Dauerleihgabe übernommen. Er wird sie im Eisenbahnmuseum in Weimar erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich machen.

zahlreichen neuentwickelten Techniken, vom Fahrmotor über Stromrichter bis hin zu Einzelachsantrieb und Steuerung, erprobt worden – wichtige Schritte zur heute gängigen Antriebs- und Steuerungstechnik und damit auch zur TRAXX.

Entwicklung und Bau der TRAXX-Loks sind eine Gemeinschaftsaufgabe der Bombardier-Werke in der Schweiz, in Polen und in Deutschland. Die Wagenkästen kommen aus Wroclaw in Polen, die Drehgestelle aus Siegen, die Stromrichter aus Mannheim, Motoren und Getriebe aus Hennigsdorf. Die Endmontage findet im traditionsreichen Werk Kassel statt, der ehemaligen Henschel-Lokomotivfabrik, die seit dem Jahr 2000 zum kanadischen Konzern Bombardier gehört. Das italienische Werk Vado Ligure konzentriert sich auf die reinen Gleichstrom-Versionen vor allem für Italien und Spanien. Inzwischen deckt die TRAXX-Plattform alle für Europa denkbaren Einsatzbereiche mit passenden Fahrzeugen ab, nämlich mit Wechselstrom- (AC), Gleichstrom- (DC) und Multisystemloks (MS/MS2e) sowie dieselelektrischen Lokomotiven (DE).

Von der Güterzuglok zur Reisezugvariante

Im Gegensatz zu früheren Zielen, eine Universallok mit hoher Leistung und Geschwindigkeit zu entwickeln, wurden die 80 DB-Loks der Reihe 145 mit 4,2 MW und maximal 140 km/h für den Güterzugbetrieb optimiert. Auf gleicher technischer Basis gingen 1999 bis 2001 auch knapp zwei Dutzend 145-CL (CL = Cargo-Lok) an private Eisenbahnen wie BASF/„Rail4-Chem“, HGK, RBH, „TXLogistik“ oder die Schweizer Mittelthurgaubahn (MthB), nachdem diese Unternehmen in ihren Anfangsjahren nach der Bahnreform zunächst vielfach mit gebrauchten Maschinen in den Markt eingestiegen waren. Da sich die 145 im Güterverkehr bewährte, zog man auch den Einsatz vor Reisezügen in Erwägung. Mit Nahverkehrspaket (Zugzielanzeiger, Fahrgastinformation im Zug und Fahrgastnotruf) verkehrten zunächst zwei umgerüstete 145 ab 1999 zwischen Koblenz und Mannheim. Für den Einsatz mit Doppelstockwagen bei der Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover wurden 20 Loks umgebaut. Die guten Erfahrungen führten 2001/2002 schließlich zum Bau der neuen Reihe 146.0 für Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Diese stellt die aus der 145 weiterentwickelte Nahverkehrs-Version nun mit gefedertem Hohlwellenantrieb für 160 km/h dar.

Inzwischen hatte DB Cargo die Option für weitere 400 Loks der BR 145 zugunsten einer auf 5,6 MW Leistung getrimmten Version der Zweifrequenzlok 185 umgewandelt. Ziel war es, mit dieser TRAXX-F140 AC1 (F = Freight/Güterzuglok, 140 = 140 km/h, AC = Wechselstromlok, 1 = 1.



Zu den von der Baureihe 145 abgeleiteten Güterzugloks privater Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gehört auch 145-CL 003 mit Rail4Chem-Logo, die bei Elze, auf der Strecke Hannover – Göttingen, am 23. Mai 2009 ausnahmsweise einen Sonderzug mit HSV-Fans am Haken hat.



Auch in Norwegen sind TRAXX des Vermieters Railpool unterwegs: Cargolink-185 688 auf dem Weg von Trondheim nach Oslo am 3. Juli 2013.

Generation) neben den 15-kV-Netzen mit 16,7 Hz (Deutschland, Österreich, Schweiz, Schweden, Norwegen) auch die 25 kV/50 Hz-Netze in Frankreich, Luxemburg, Dänemark und Ungarn befahren zu können. Trafo, Stromrichter und Fahrmotoren waren aufgrund ihrer Reserven schon entsprechend ausgelegt. Bewährte Teile der 145 wie Stromrichter, Hilfsbetriebeumrichter, Fahrwerke, Motoren und Tatzlagerantrieb konnten übernommen werden. Für die universelle Einsetzbarkeit war es notwendig, die Lok nach der internationalen Fahrzeugbegrenzung UIC 505 zu bauen. Daher wurden die äußeren Dachbereiche leicht abgesenkt, auch wegen der unter 25 kV einzuhaltenden größeren Schutzabstände. Zwischen 2000 und Ende 2004



FOTOS (3): JÜRGEN HÖRSTEL

Blick in die Endmontagehalle von Bombardier in Kassel: Im Januar 2005 war die 185.2-Produktion für die DB-AG in vollem Gange.

Technische Daten ausgewählter TRAXX-E-Lok-Baureihen

(DB-)Baureihe	**145**	**146.1**	**146.2/146.3/146.5**	**185.0/185.2**	**186**	**147/187**
TRAXX-Typ	F140	P160 AC1	P160 AC2	F140 AC1/AC2	F140 MS/MS2e	F140 AC3/F160 AC3
Stromsysteme	15 kV/16,7 Hz	15 kV/16,7 Hz	15 kV/16,7 Hz	15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz	15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz 1,5 kV/3,0 kV	15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz
Antrieb	Tatzlager	Hohlwelle	Hohlwelle	Tatzlager	Tatzlager	Tatzlager
Dauerleistung	4,2 MW	5,6 MW	5,6 MW	5,6 MW	5,6 MW	5,6 MW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	160 km/h	160 km/h	140 km/h	140/160 km/h	140/160 km/h
Max. Zugkraft	300 kN	300 kN	300 kN	300 kN	300 kN	300 kN
Länge über Puffer	18,90 m	18,90 m	18,90 m	18,90 m	18,90 m	18,90 m
Dienstmasse (ca.-Angaben, je nach Ausstattung)	80 t	84 t	84 t	84–85 t	85 t	87 t



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

In Hamburg-Harburg treffen sich am 15. April 2015 zwei Metronom-Züge. Das EVU Metronom setzt 29 TRAXX-Lokomotiven ein: 146.1 (zehn Stück), 146.2 (19 Stück) und 246 (acht Stück).



Das „Flex-Panel" auf der 187 009, die seitliche, leicht wechselbare Werbeplane, zeigte auf der Innotrans 2014 eine Collage vieler TRAXX-Bilder.

wurden 200 Loks geliefert, dabei Teilserien mit Zusatzausrüstungen beziehungsweise Länderpaketen für die Schweiz, Österreich oder Frankreich. Parallel zur DB AG-185-Fertigung kamen auch AC1-Bestellungen aus der Schweiz für die SBB und BLS (35 respektive 20 Loks) oder aus Luxemburg für die CFL (20 Loks).

Danach gab es einige Bauartänderungen beim Schritt von der TRAXX-F140 AC1 zur AC2, der zweiten Generation: Die neue, crash-optimierte Kastenform ist schon an der leicht veränderten Frontpartie zu erkennen. Dazu gehören Crash-Puffer mit daran anschließenden Energieverzehrelementen. Die große Frontklappe unterhalb der Fenster ermöglicht den Zugang zum Klimagerät, welches nun vor der eigentlichen Führerraumstruktur montiert wurde. Dahinter schützt eine „Anti-Penetrationswand" aus Feinkornstahl den Lokführer. Um auch für die Regionalverkehrs-Variante den identischen Lokkasten verwenden zu können, ist der Kasten für die Zugzielanzeige immer vorhanden, wird aber bei Güterzuglokomotiven abgedeckt. Zwischen Anfang 2005 und Ende 2010 kamen in dieser Form die weiteren 199 DB AG-Loks zur Auslieferung. Die buchmäßig in Mannheim beheimatete 185 ist als stückzahlmäßig größte Baureihe auf fast allen Hauptstrecken in Deutschland im Einsatz, mit entsprechender Ausrüstung auch im Ausland. Neben diesen AC2-Loks für die DB AG wurden bis 2012 rund 190 Maschinen hauptsächlich für Leasing-Unternehmen wie MRCE, Angel Trains oder Railpool, aber auch direkt für Eisenbahn-Verkehrsunternehmen wie Hector Rail, Green Cargo oder Lokomotion gebaut.

Wie bei der 145 leitete man auch von der 185.0 (AC1) eine Reisezugvariante ab, die TRAXX-P 160 AC1, von der als 146.1 insgesamt 32 Loks an DB Regio in Braunschweig, Frankfurt/Main und Freiburg gin-

Technische Daten der TRAXX-Diesellok-Baureihen

(DB-)Baureihe	246	285	245
TRAXX-Typ	P160 DE	F140 DE	P160 DE ME
Motorleistung	2200 kW	2200 kW	2252–2400 kW
Antrieb	Hohlwelle	Tatzlager	Tatzlager
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	140 km/h	160 km/h
Max. Zugkraft	270 kN	270 kN	300 kN
Länge über Puffer	18,90 m	18,90 m	18,90 m
Dienstmasse (ca.-Angaben, je nach Ausstattung)	82 t	80 t	83 t



186 339 ist eine der Mehrsystemloks von DB Schenker Rail, am 20. August 2014 unterwegs auf der Güterumgehungsbahn in Hannover-Ahlem.



Die TRAXX-DE 285 001 der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) wurde am 3. März 2009 im Harz (Bahnhof Rübeland) angetroffen. Hinter ihr ein „Blue Tiger", auch von Bombardier gebaut.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Früher undenkbar, heute Alltag: Die private, für die HGK verkehrende 185 575 befand sich am 12. Dezember 2012 im Fahrzeugwerk Dessau der DB AG.

gen. Zehn ähnliche Loks gelangten 2003 an die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) für deren Fahrzeugpool, aus dem sie für den Verkehr Uelzen – Hamburg – Bremen an Metronom vermietet wurden. 2005 erfolgte auch dort der Schritt von der TRAXX-P 160 AC1 zur nächsten Generation AC2: Neben acht LNVG-Loks wurden 47 Exemplare der Reihe 146.2 nach Stuttgart, Freiburg und Nürnberg geliefert, vier an die Nord-Ostsee-Bahn (NOB). 2007 folgten weitere elf 146 für die LNVG/Metronom und 2010 bis 2012 25 Loks für die ungarische MAV.

Aufbauend auf der TRAXX-F140 AC2 mit ihren Wechselstrom-Systemen entstanden ab 2004 die TRAXX-F140 MS und ab 2006 die TRAXX-F140 MS2e, die zusätzlich die Gleichstromsysteme mit 1,5 und 3 kV beherrschen. Damit erweiterte sich der Aktionsradius auf die europäischen Gleichstromnetze mit 1,5 kV wie in den Niederlanden oder Teilen Frankreichs sowie 3 kV wie in Belgien, Polen oder Italien, entsprechende Länderpakete für die Zugsicherungssysteme und Zusatzausstattungen vorausgesetzt. Zu den ersten Bestellungen zählten die Loks für die SBB Cargo (Re 484) und die BLS (Re 486).

Mehrsystemlok beliebt bei Leasingunternehmen

Die Baureihe 186 umfasst inzwischen über 300 Lokomotiven, überwiegend im Bereich des Leasing-Marktes. Mit unterschiedlichen Länderpaketen erfolgen Einsätze etwa zwischen den Niederlanden und Italien, in Belgien oder Frankreich sowie in Polen oder Tschechien. Auch DB Schenker beschaffte 20 Mehrsystem-Lokomotiven, die zusammen mit den 45 Maschinen der DB AG-Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail (ECR) eingesetzt werden, hauptsächlich in Frankreich und Belgien. Die TRAXX-MS2e ist in erster Linie durch einen einheitlichen Lokkasten für Diesel- und E-Loks gekennzeichnet. Eine ihrer Varianten sind die knapp 170 Gleichstromlokomotiven TRAXX-DC für Italien, Spanien und Polen.

In den Lokkasten der MS2e lässt sich wahlweise ein „E-PowerPack" (mit Trafo, Hochspannungsmodul, Stromrichter und Kühlanlage) oder ein „Diesel-PowerPack" (mit Dieselmotor/Generator sowie Kühlanlage und Tank anstelle des Trafos) ein-



FOTOS (4): JÜRGEN HÖRSTEL

Die Baureihe Re der schwedischen Green Cargo trägt seitlich große Werbeaufschriften.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Im Frühjahr 2014 absolvierten 187 004 und 005 Anhubmessfahrten zwischen Donauwörth und Augsburg. In unterschiedlichen Zugzusammenstellungen (Doppeltraktion, Sandwich, einzelne Lok) wurde geprüft, ob die Stromabnehmer sicher am Fahrdraht gleiten oder diesen zu stark in Schwingung versetzen. Eine Doppeltraktion überquert am 12. Februar 2014 die Zusambrücke bei Donauwörth.



Gut zu erkennen sind die unterschiedlichen Kopfformen der TRAXX-AC3 (BR 187, links) und der TRAXX-DE ME (BR 245), hier auf der Innotrans im September 2014.

FOTO: PATRICK GESSNER

In der Zeit vom 31. März bis 3. April 2014 verkehrte auf der RE 1 Dresden – Görlitz anstatt der üblichen 612-Triebzüge versuchsweise 245 001 mit vier Doppelstockwagen, die zuvor auf der S-Bahn Halle – Leipzig liefen.


FOTOS (3): JÜRGEN HÖRSTEL

Im Inneren der TRAXX-DE ME (BR 245): Rechts und links des Mittelgangs befinden sich die vier einzelnen Motoren.


FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Der Führerstand von 186 241, die am 2. Juni 2009 gerade einen Halt am Berliner Hauptbahnhof einlegt.

bauen. Auf dieser Basis erschienen 2006 die ersten dieselelektrischen Lokomotiven TRAXX-P 160 DE (BR 246) für die LNVG und TRAXX-F 140 DE (BR 285), beispielsweise für die HVLE und CB Rail. Wegen der unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten erhielt die P 160 DE einen Hohlwellenantrieb, die F 140 DE den Tatzlagerantrieb. Beide haben einen 2200 kW starken MTU-Dieselmotor. Zehn TRAXX-F 140 DE gingen 2010/2011 an das polnische EVU Lotos Kolej, 15 ursprünglich von der SNCF bestellte Loks verblieben bei Bombardier und wurden später an verschiedene Unternehmen verkauft.

Im Vergleich zu den E-Loks blieb es bei der DE-Variante bei kleineren Stückzahlen, vor allem weil sich das Potential lokbespannter Züge durch zunehmenden Triebwageneinsatz auch hierzulande weiter reduzierte. Auf der Suche nach innovativen Ideen entstand sechs Jahre später das neue Konzept der TRAXX-DE ME (Multi Engine), deren Entwicklung wesentlich durch verschärfte Abgasnormen angestoßen wurde, die sich mit kleineren Dieselmotoren leichter erfüllen lassen. Statt eines Großdiesels verfügt diese Lok über vier kleinere Diesel-Generator-Einheiten, die mit neu entwickelter Steuerungstechnik beliebig einzeln an- oder abgeschaltet werden können. 20 Loks der Baureihe 245 sind inzwischen bei DB Regio im Einsatz, ab 2016 kommen 15 Loks der Paribus-DIF für die Marschbahn Hamburg – Westerland sowie sieben DB AG-Loks für den Sylt-Shuttle hinzu.

Diesel-TRAXX sind nur eine Randerscheinung

2011 wurde die erste TRAXX-F140 AC3 mit „Last-Mile"-Modul präsentiert, eine Strecken-E-Lok mit einem 230 kW-Dieselmotor, mit dem auch ohne Fahrdraht, etwa

Ende 2014 begannen die Probefahrten mit den neuen, in IC-Farben lackierten Doppelstockwagen und Loks der Reihe 146.5. Hier überquert eine Garnitur am 13. Februar 2015 den Altenbekener Viadukt auf der Fahrt nach Hamm.

Crossrail ist im alpenquerenden Verkehr Richtung Italien unterwegs, wie hier am 9. Juli 2014 mit 186 905 und 901 auf der Gotthard-Südrampe bei Rodi-Fiesso.

FOTOS (2): JÜRGEN HÖRSTEL

in Anschlussgleisen, rangiert werden kann. Neben den Leasingunternehmen Railpool (acht Loks) und Akiem (vier Loks) hat DB Schenker 110 Loks dieser dritten Generation als Baureihe 187.1 bestellt, DB Regio 20 Loks als Baureihe 147 und DB Fernverkehr bisher 17 Maschinen für IC-Einsätze. Eine Last-Mile-Lok ist seit Anfang 2015 beim Schweizer Unternehmen SRT im Einsatz. Die bestellten DB AG-Loks werden voraussichtlich ab 2016 zum Einsatz kommen. Noch in der Version als TRAXX-AC2 werden derzeit 27 Loks der BR 146.5 in IC-Farben (Weiß/Rot) für den Fernverkehr

TRAXX-Lokomotiven auf vielen Kontinenten

mit Doppelstockwagen sowie 32 Loks der BR 146.3 für DB Regio in Hessen, Thüringen und Nordrhein-Westfalen ausgeliefert.

Auch außerhalb Europas verbreitet sich die TRAXX-Plattform: Bei der südafrikanischen „Transnet Freight Rail" konnte sich Bombardier einen Auftrag über 240 elektrische Zwei-System-Loks (AC 25 kV/50 Hz und DC 3 kV) der Reihe 23E (TRAXX Africa) für den Güterverkehr sichern, die vor Ort montiert werden. 1065 Millimeter Spurweite, 129 Tonnen Masse, 3,8 MW Leistung sowie 480 kN Anfahrzugkraft sind Eckwerte dieser Lokomotive, die für Temperaturen bis zu plus 50 Grad Celsius ausgelegt wurde. Ab Ende 2015 sollen pro Monat zwölf Stück produziert werden.

Im Rahmen eines Joint Venture mit Zavod Metallo Konstrukcii (ZMK) ist die gemeinsame Produktion von E-Loks für Russland und andere GUS-Staaten unter dem Namen „TRAXX RU" geplant, in einem neuen Werk im russischen Engels/Saratov mit dem Namen Engelsskiy Lokomotivniy Zavod (ELZ). Zur Verwandtschaft zählen auch die seit 1999 gebauten über 700 Gleichstrom-Triebköpfe der Reihe E 464 (TRAXX-P160 DCP) für Italien oder auch die vorübergehend als TRAXX-H 80 AC bezeichneten 17 IORE-Doppelloks (siehe Bild S. 41), die auf der Erzbahn Luleå – Kiruna – Narvik schwerste Erzzüge ziehen. □

Jürgen Hörstel/al



Die künftige Marschbahn-Lok 245 201 für die Strecke Hamburg – Westerland auf ihrer ersten Probefahrt von Kassel nach Hannover-Wülfel im neuen Design der NAH.SH: Blau mit Petrol.



In der aktuellen Spezial-Ausgabe des Eisenbahn-Journals erfahren Sie (fast) alles über die Kasseler Erfolgsgeschichte – auf 92 Seiten mit zahlreichen Bildern, einem Sonderkapitel über die jüngsten Baureihen 245 und 187 sowie einer Statistik aller bisher gelieferten TRAXX-Lokomotiven.

(Erhältlich im Pressehandel oder bei der VGBahn unter www.vgbahn.info)



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

In Berlin-Karlshorst hat die mehrsystemfähige 186 130 am 13. Mai 2009 auf dem Weg nach Berlin einen Eurocity aus Warschau am Haken.

Bei Recklinghausen-Börste zeigt sich am 28. Februar 2015 eine 185 mit ihrem Kesselwagenzug in schönstem Gegenlicht.

FOTO: MARCUS HENSCHEL

Beeindruckend: 141 R 1244, 01 202 und 01 150, 13 Wagen und unsichtbar am Schluss Ae 6/6 11407 Aargau sowie Re 4/4 I 10016 zwischen Rotkreuz und Erstfeld in Buonas.



Ein zufriedener Sigi Liechti, Lokführer, manövriert die Lok in Erstfeld an den Zug.

Kurz vor dem Dampf-Aus am Gotthard veranstaltete die IGE noch eine letzte Tour über den legendären Alpen-Pass.

Gotthard-Dampf

Ab 16. August 2015 ist in Brunnen Endstation für die Zufahrt zur Gotthard-Bergstrecke. Es sei denn, das Triebfahrzeug ist mit der Zugsicherung ETCS Level 2 ausgerüstet. Die IGE-Eisenbahn-Erlebnisreisen ließ es deshalb mit einer Tour vom 26. bis 30. Juni 2015 noch einmal mächtig am Gotthard dampfen. Mit 01 150 an der Spitze und rund 200 Mitreisenden verließ ein Sonderzug am 26. Juni Frankfurt Richtung Basel. Dort übernahm die 141 R 1244 vom Verein Mikado als Vorspann die Zugspitze für die Weiterfahrt bis Luzern. Anderntags dampfte die Gesellschaft nach Rotkreuz weiter, wo aus Lyss der Verein Pacific mit seiner 01 202 und sechs Wagen fast zeitgleich eingetroffen war. Für die Fahrt bis Erstfeld wurden beide Züge zur (Monster-)Formation vereint: 141 R 1244, 01 202, 01 150, 13 Reisezugwagen, Ae 6/6 11407 sowie Re 4/4 I 10016. Eine über zweistündige Pause in Erstfeld diente zur erneuten Aufteilung in zwei Züge für die Bergfahrt. 141 R 1244 bezwang den Gotthard mit sechs Wagen und der Ae 6/6 am Schluss, die beiden 01 liefen mit sieben Wagen und der Re 4/4 I. Es war aber noch ein dritter Zug im Spiel: der Verbano-Express mit Ae 4/7 10987, der aus Luino kam. Während 141 R 1244 mit den IGE-Wagen nach Airolo weiterfuhr, hängte man in Göschenen die vier Verbano-Wagen an den Zug der beiden 01 bis Bellinzona. Den Schluss bildeten die Re 4/4 I sowie Ae 4/7. In Airolo kam es zu einer eindrücklichen Parallelausfahrt und auf der elf Kilometer langen Etappe bis Rodi-Fiesso zu gegenseitigen Überholungen. □ *Armin Schmutz/al*



Crewmitglied Anton Leutenegger sorgt dafür, dass 141 R 1244 perfekt strahlt.

FOTOS: ARMIN SCHMUTZ



01 202 und 01 150, mit sieben Wagen sowie Re 4/4 I 10016 am Zugschluss, passieren auf der Rückfahrt von Bellinzona nach Erstfeld die Station Wassen.

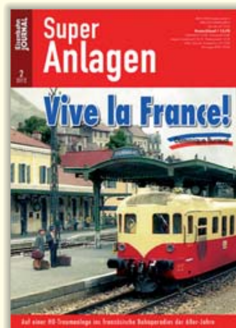
Kennen Sie diese Ausgaben der Eisenbahn-Journal-Reihe „Super-Anlagen“?



Lindau im Bodensee
Best.-Nr. 671102



Blütezeit der DRG
Best.-Nr. 671201



Vive la France!
H0-Anlage der 60er-Jahre
Best.-Nr. 671202



Modellbahn-Zauber
mit DVD
Best.-Nr. 671301



Kindheitstraum auf kleinem Raum
Best.-Nr. 671302



Industrie und Bundesbahn
Best.-Nr. 671401



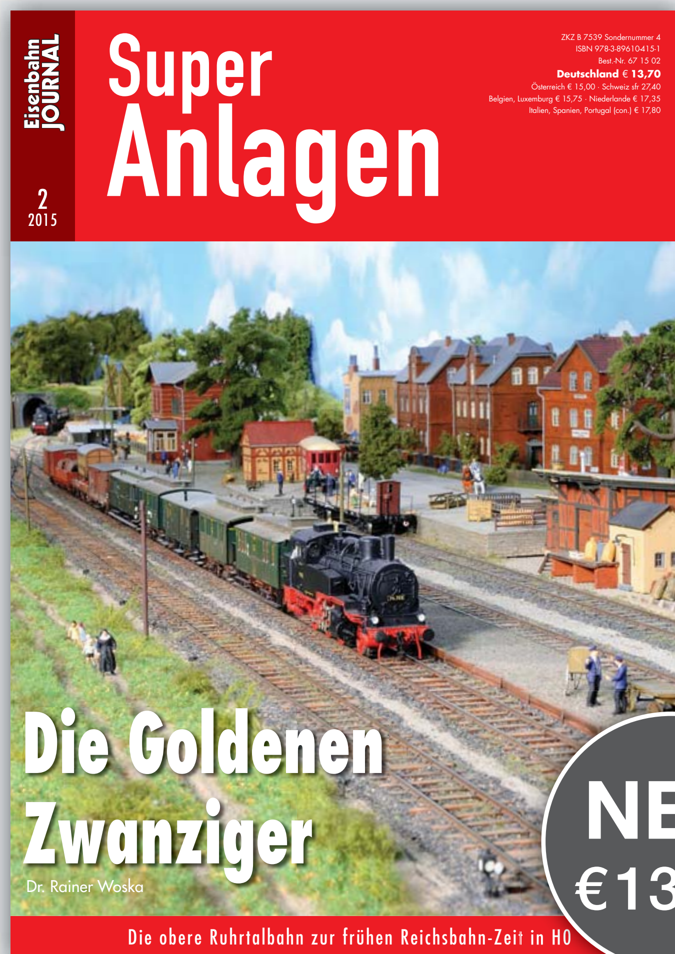
Modellbahnwelt Odenwald (mit DVD)
Best.-Nr. 671402



Fünf Themen, eine Anlage
Best.-Nr. 671501

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 13,70

Das Ruhrtal in den goldenen 20ern



Das obere Ruhrtal der 1920er-Jahre: eine ländliche Idylle, die von der Eisenbahn durchzogen wird. Das Geschehen auf der herausragend gestalteten Anlage von Dr. Rainer Woska spielt rund um den Bahnhof Bestwig. Mit ungeheurer Akribie hat der Erbauer das Flair jener Zeit und ihre eisenbahnspezifischen Besonderheiten in den Maßstab 1:87 übertragen. Dafür musste er nicht nur fast alle Fahrzeugmodelle selbst bauen oder aufwändig überarbeiten, sondern sämtliche Gleise und Weichen selber bauen – aus feinen Schienenprofilen, die er auf die Echtholz-Schwellen genagelt hat. Und das bei einer Anlage, die sich über zwei große Kellerräume erstreckt, insgesamt fünf Bahnhöfe aufweist und sogar mit einer kurzen Schmalspurstrecke an die längst verschwundene Kleinbahn Steinhelle-Medebach erinnert. Aus all diesen Zutaten entsteht eine faszinierende Modellbahnreise in die Goldenen Zwanziger!

92 Seiten im DIN-A4-Format, über 130 Abbildungen, Klammerbindung, Best.-Nr. 671502

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

Zwischen Siedlce und Czeremcha, dem Grenzbahnhof zu Weißrussland, verkehren die ehemals deutschen 628.0-Triebwagen.

Unser östliches Nachbarland Polen lässt sich wunderbar mit der Bahn erkunden. Als Fahrkarte bietet sich der Interrail-One-Country-Pass für drei, vier, sechs oder acht Tage an.

EISENBAHN-FLAIR

Verzögerungen im Betriebsablauf, ausgefallene Klimaanlagen, endlose Verspätungen sowie Speisewagen mit ausschließlicher Tiefkühlkost sind leider inzwischen typische Merkmale der deutschen Eisenbahnen. Besonders deutlich bemerkt man den Unterschied bei einer Reise ins Ausland. In Polen verkehren zwar deutlich weniger Züge als in Deutschland, dafür sind diese äußerst zuverlässig und komfortabel. Taktverkehr, wie man ihn in Deutschland auf bald jeder Nebenbahn erwartet, ist in Polen allerdings nicht zu finden. Drei Zugpaare am Tag, morgens, mittags und abends, gehören vielerorts zum Standard und erinnern an alte Bundesbahnverhältnisse. Mit einem Unterschied: In jedem Zug ist ein Schaffner, der für Auskünfte zur Verfügung steht und gerne auch als Ladeschaffner bei Fahrrädern und Reisegepäck behilflich ist. Vielerorts trifft man auf hochmoderne NEWAG-Dieseltriebwagen mit Niederflurbereich und voll funktionsfähiger Klimaanlage. Doch noch fahren auch die aus Deutschland stammenden 627.0- und 628.0-Triebwagen bei der Koleje Mazowieckie (KM). Man findet sie auf den Stre-



Viele Züge haben noch Übersetzfenster – so auch die alten 627.0 und 628.0.

FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER



Stettin, ursprünglich die Hauptstadt der preußischen Provinz Pommern, gehört erst seit Juli 1945 zu Polen und ist ohne Umstieg von Berlin aus erreichbar. Bis Stettin ist auch das Mecklenburg-Vorpommern-Ticket gültig.



32 Kilometer nordwestlich von Posen liegt Szamotuły (deutsch: Samter). Mehrere Fahrzeug-Generationen treffen sich im Juni 2015 in diesem alten, aber sehr gepflegten Bahnhof.


Speisen auf Reisen ist im polnischen WARS-Speisewagen sehr empfehlenswert.

cken Sierpc – Nasielsk und Siedlce – Czeremcha nordöstlich von Warschau. Die Ablösung in Form von modernen Fahrzeugen steht jedoch schon bereit.

Ein Besuch in Polen lohnt sich nicht nur wegen alter deutscher Fahrzeuge, auch zahlreiche Nostalgie- und Touristikbahnen

Mit dem Interrail-One-Country-Pass durch Polen fahren

sind eine Reise wert. Ein faszinierendes Ziel ist zum Beispiel die Strecke des Jantar-Express mit der bekannten Eisenbahndrehbrücke in Fischerbabke (Rybina). Die Bahn verläuft an der Ostsee östlich von Danzig.

Für Reisen nach Polen ist ein Interrail-One-Country-Pass sehr empfehlenswert. Dieser ist in allen deutschen Reisezentren erhältlich und berechtigt zu drei, vier, sechs oder acht Reisetagen innerhalb eines Monats zu moderaten Preisen von 78, 95, 125 und 148 Euro. Jugendliche unter 26 Jahren erhalten die Interrail-Pässe noch günstiger. Weitere Informationen und Konditionen findet man unter www.interrail.eu.

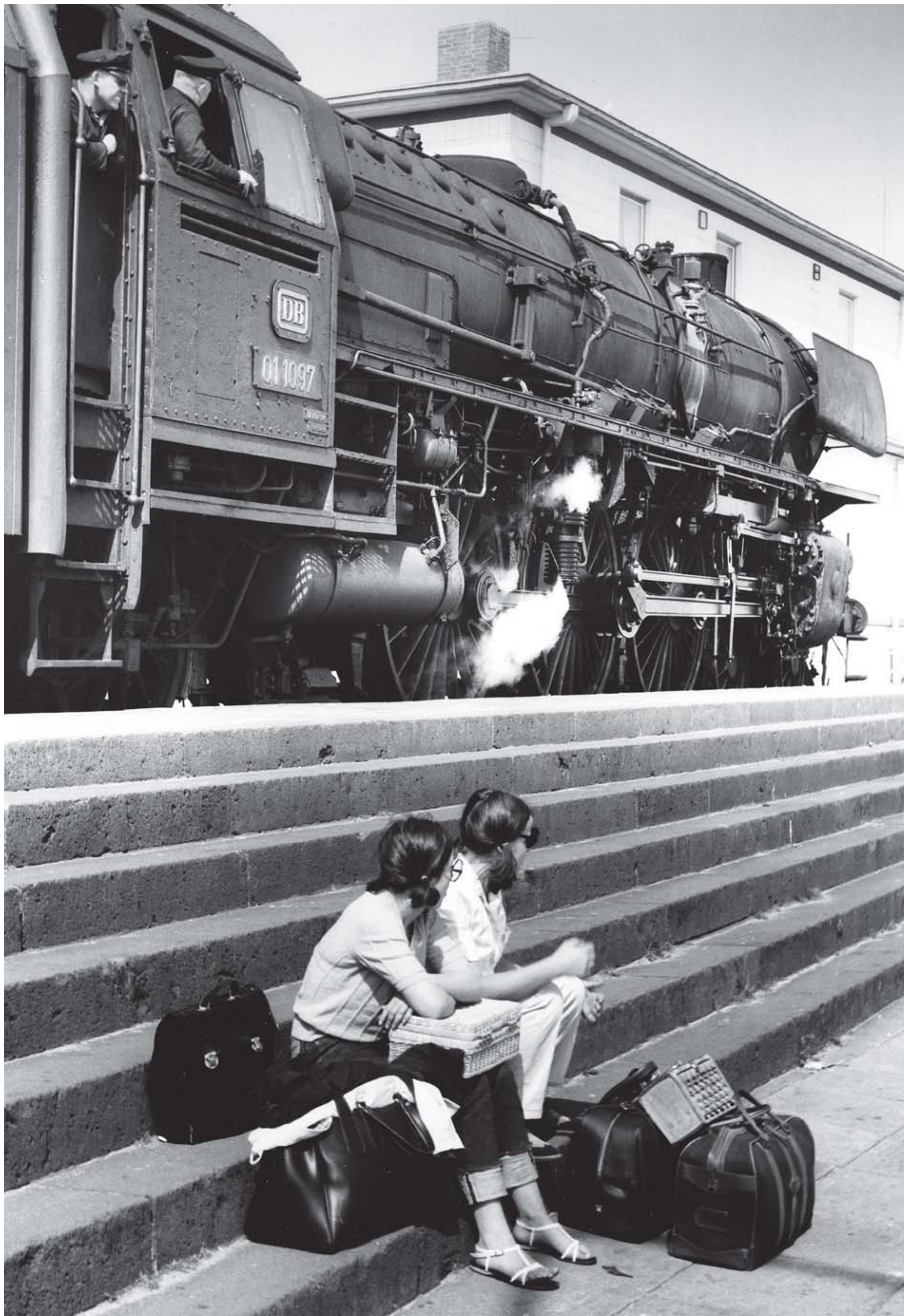
Eisenbahnmuseum Warschau

Im alten Warschauer Hauptbahnhof ist das staatliche Eisenbahnmuseum untergebracht. Zu den Ausstellungsstücken gehören die letzte original erhaltene 03.10-Stromliniendampflok. Zahlreiche preußische Fahrzeuge wie eine P6 oder G8.2 sind dort ebenfalls zu sehen. Erreichbar ist es zu Fuß von der S-Bahn-Haltestelle Warsawa-Ochata. Weitere Infos unter: www.muzeumkolejnictwa.waw.pl.



Die Eisenbahn in Polen strahlt noch jenes Flair aus, das in Deutschland in den letzten Jahren teilweise verloren gegangen ist. Kurswagen und Waggons mit Fenstern zum Öffnen gehören zum normalen Bahnalltag, genauso wie der funktionierende Speisewagen in den Fernverkehrszügen. Die Preise dort sind zwar etwas höher als in der Bahnhofsgastronomie, doch die Speisen werden im Zug noch größtenteils frisch zubereitet. Bereits im Berlin-Danzig-Express lohnt sich der Besuch des WARS-Restaurantwagens, zum Beispiel für ein polnisches Frühstück, bestehend aus Rührei mit etwas Speck, Gemüse und Weißbrot. Das Rührei wird übrigens frisch gebraten. Auch ohne Kenntnisse der polnischen Sprache ist die Kommunikation mit den überaus freundlichen Eisenbahnern kein Problem, so dass man selbst komplizierte Sachverhalte direkt vor Ort klären kann. □ *Korbinian Fleischer*


Ein Reiseziel im Norden Polens sind die ehemaligen Westpreußischen Kleinbahnen (heute Zuławska Kolej Dojazdowa) in der Nähe von Danzig. Die Eisenbahndrehbrücke befindet sich in Fischerbabke (Rybina).



Soeben ist der E731 aus Düsseldorf in Norddeich Mole eingefahren. Zwei weibliche Schönheiten mit imposanten Brillen warten an jenem 10. August 1968 wohl auf den Gepäckdienst.

Bevor Ludwig Rotthowe im Sommer 1968 von Münster nach Norddeich Mole fahren konnte, stolperte er über ein kleines Problem beim Fahrkartenkauf. Schließlich glücklich am Ziel, gelangen ihm meisterhafte Aufnahmen von der Bundesbahn an der Schwelle zur Moderne.

Nordseefahrt mit Hindernissen

Der ansonsten herrlich strahlende Sommertag im August 1968 begann am Morgen gleich mit einem kleinen Debakel: Eine mir bisher vollkommen unbekannte Situation am Fahrkartenschalter sorgte für Turbulenz. Mein Reiseziel lautete Norddeich Mole. Lokomotiven, Strand und Meer, das wäre doch bei dem schönen Wetter genau das Richtige.

Doch dann das: Man wollte am amtlichen Fahrkartenschalter im Hauptbahnhof der soliden und seriösen westfälischen Stadt Münster einem reiseverwöhnten Westeuropäer trotz guter Zurede partout



Vor dem langen D 282 nach Hagen leistet eine Vertreterin der jungen Dieselgeneration einer Rheiner 01^{10} Vorspann.



Eine moderne V 160 ist am 10. August 1968 mit einem Eilzug aus Richtung Leer in Norddeich Mole angekommen. Der Zug wurde von zahlreichen heimreisenden Urlaubern erwartet.

keine Fahrkarte nach Norddeich Mole verkaufen, und zwar weder einen Sonder- noch einen Hin- oder Rückfahrausweis. Das gab es doch wohl nicht! An freizügige Reisemöglichkeiten in unserer westlichen Republik absolut gewöhnt, habe ich sicherlich mit erstauntem Gesicht gefragt, weshalb diese bekannte Station am Nordseestrand vom guten alten Münster aus nicht mit einer simplen DB-Fahrkarte zu erreichen sei. Die jederzeit freundliche Fahrkartenverkäuferin erklärte es mir daraufhin: Der Tarifpunkt Norddeich Mole gehöre schon zum Seebäder-Verkehr und dafür könne sie mir beim besten Willen keinen Fahrausweis verkaufen.

Seebäder-Verkehr – das Wort war für mich als bislang mehr gebirgsorientierten Eisenbahnfreund an jenem Morgen, ehrlich gesagt, etwas geheimnisvoll. Nach ei-

Der Seebäderverkehr erschien geheimnisvoll

nem gewissen Hin und Her haben wir schließlich auf das Wort Mole verzichtet und uns auf den Bahnhof Norddeich geeinigt. Nun ging alles ganz schnell, denn eine Fahrkarte zu diesem Ziel konnte ich problemlos bekommen. Zum Schluss folgte noch ein gut gemeinter Tipp der Verkäuferin. Eine Anschlusskarte zur Mole könne ich ja während der Fahrt im Zug erwerben. Hinter Emden habe ich das in meiner Unerfahrenheit auch noch getan.

Der E 585 aus Braunschweig wird im Bahnhof Norddeich rangiert. Vom Stellwerk aus werden die Schranken wieder hochgekurbelt.



Möwe auf Pfahl: Dieses jedem Seeurlauber wohlbekannte Motiv diente auch hier dafür, das maritime Flair an der Endstation Norddeich Mole fotografisch einzufangen.

Die Emder 23 095 hat den D 65 aus Aachen gebracht. Die unerkannt gebliebene Dame zeigt keine Scheu vor der Maschine.

Pünktlich um 10.47 Uhr erreichte mein E 731 aus Düsseldorf mit seiner Rheiner Zuglok 01 1097 den Bahnsteig im Bahnhof

Ein kurzer Spaziergang bis zum Ziel

Norddeich. Ein Blick aus dem Fenster löste mit einem Schlag die morgendliche Verwirrung am Schalter in Münster auf: Das konnte doch wohl nicht wahr sein, da lag greifbar nahe, direkt vor meinen Augen am Wattenmeer, der heißbegehrte Haltepunkt Norddeich Mole im strahlenden Sonnenschein. Ein kurzer Spaziergang sollte mich nun auch problemlos zum wenige hundert Meter entfernten Ziel bringen.

Meine Versäumnisse wurden mir nun schlagartig klar. Ein kurzes Kartenstudium vor Antritt der Reise hätte mir die Fahrkartendiskussion in Münster und das Lösen des Anschlusstickets hinter Emden erspart. Aber wie sagte schon mahnend mein Vater beim Studium meiner Schülerzeugnisse etwas drastisch: „Wer dumm ist, muss Wasser saufen."

Sommersonne und erfrischende Nordseebrise

Für mich überwog, am Ziel angekommen, schließlich das Motto „Ende gut, alles gut." Nach den Anfangsschwierigkeiten zeigte sich Norddeich Mole von seiner besten Seite. Ein wolkenloser Himmel, die Sommersonne und gleichzeitig eine erfrischende Brise von der Nordsee sorgten für gute Laune und ansprechende Fotomotive. Die Dampflokomotiven ließen manchmal sogar ihre weißen Fahnen wehen. Seit jenem 10. August 1968 war mir endlich klar geworden, warum viele Menschen vorzugsweise ihren Urlaub am Meer verbringen. □ *Ludwig Rotthowe*



FOTOS: LUDWIG ROTTHOWE

Romantischer Ferienbeginn im Sommer 1968: Mit zweifacher Pferdekraft wird das Gepäck der mit der Bahn eingetroffenen Urlauber vom Bahnhof Norddeich Mole abgeholt.

Hochbrisant



Dirk Reinhardt: Train Kids. Gerstenberg Verlag, Hildesheim 2015. ISBN 978-3-8369-5800-4, 320 Seiten, ab 13 Jahren, Format 15 x 22 cm, Preis: 15,40 Euro.

Flüchtlinge, Migration, Einwanderung. Diese Themen beherrschen die Medien in Deutschland wie nur wenige andere. Immer dann, wenn wieder Hunderte im Mittelmeer ertrunken sind, schwappt die Medienwelle besonders stark, die Politik wird nach Lösungen befragt, die Antworten sind meist unbefriedigend. Einen Ozean entfernt, jenseits des Atlantiks, spielen sich ebenfalls dramatische Schicksale ab, von den Medien hier fast unkommentiert. Auf dem Weg durch Mexiko, aus den armen Ländern Mittelamerikas in Richtung der reichen USA, versuchen Flüchtlinge ihr Glück. Ihre Zahl ist im Vergleich zu den Millionen, die aus Afrika und dem Nahen Osten fliehen, geringer. Die Dramen sind oft dieselben, gerade wenn Jugendliche und Kinder betroffen sind. Dirk Reinhardt hat diese in seinem packenden Jugendroman zu den Hauptdarstellern gemacht. Deren Bahnreise vom Grenzfluss in Guatemala bis zum Rio Bravo an der Grenze zu den USA ist nur selten romantisch. Harter Tobak wird den jungen Lesern auf vielen Stationen der Flucht zugemutet. Fluchthelfer, Banditen und Polizei scheuen vor üblen Grausamkeiten nicht zurück, nur selten erreichen die fünf Kinder, die in der Erzählung zueinander finden, eine Oase der Ruhe und Zuflucht. Nicht alle kommen in den USA an. Wie es dort weitergeht, bleibt ohnehin offen.

Das Buch ist nichts für reine Eisenbahnfreunde, die Bahn spielt nur als schicksalhafte Bühne für die Erlebnisse der Kinder eine Rolle. Dennoch ist es eine Empfehlung, auch für erwachsene Leser. Es öffnet die Augen auch im Hinblick auf hiesige Diskussionen. *abp*

***Fazit:* Mut und Gefahr, Freundschaft und Liebe, Trauer und Freude**

Ausbesserungswerk Aalen

Lothar Thalheimer: Die Aalener Reparatur. Eigenverlag des Autors, Aalen 2014. Keine ISBN-Nummer, 244 Seiten, 251 Schwarzweißabbildungen und Zeichnungen, Format 17 x 24 cm, Preis: 34,80 Euro.



Von 1866 bis 1955 wurden in Aalen Lokomotiven und Wagen repariert. Das Buch beschreibt die verschiedenen Epochen und zeigt auf, welchen Stellenwert das württembergische Ausbesserungswerk für die Stadt hatte. Erzählt werden die Entstehung und der Bau des Werkes sowie die Zerstörung im Zweiten Weltkrieg. Der Ausbildung im AW wird ein eigener Abschnitt gewidmet. Eine sehr wichtige Phase war die Um- und Neubaugeschichte der württembergischen Lokomotiven in Aalen. Ihr wendet sich Mitautor Werner Willhaus mit Akribie zu, um das Dunkel der verschiedenen Umbauten ein wenig aufzuhellen. Ein Kapitel über das Ende des Werkes durch einen Brand und die daraus resultierende Weiterentwicklung des Geländes runden das Buch ab. *kf*

***Fazit:* Regionale Verkehrsgeschichte, sehr gut aufbereitet**

Nordlichter

Dirk Endisch (Hrsg.): Dampflokomotiven des Bw Wittenberge. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2015. ISBN 978-3-936893-91-5, 60 Schwarzweiß- und 53 Farbabbildungen; Preis: 20 Euro.

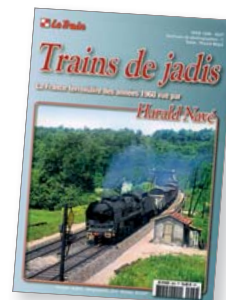


Der zweite Band der Bildbandreihe „Edition Bahn-Bilder" stellt die Vielfalt der in Wittenberge beheimateten Lokomotiven in der sich ab 1965 langsam zu Ende neigenden Dampflokzeit vor. Überwiegend ganzseitige Typenaufnahmen präsentieren das vor allem aus 01, 01^5, 44, 50^{35} und 50^{40} bestehende Rückgrat dieser bedeutenden DR-Dienststelle. Wittenberge setzte Dampflokomotiven „von 01 bis 99" ein, denn auch die Schmalspurmaschinen des „Pollo" zählten formell zum Bestand. Von Außenstellen auf Nebenbahnen der Prignitz eingesetzte Tenderlokomotiven werden ebenso gezeigt. Die Einführung und die Bildbegleittexte vermitteln Wissenswertes zum Bahnbetriebswerk Wittenberge. Etwa die Hälfte des im Format A5 hergestellten Büchleins ist in Farbe gehalten. *oh*

***Fazit:* Wittenberger Dampflokzeit in Bildern**

Frankreich neu entdecken

Le Train - Archives de photographes – 1: Trains de jadis – La France ferroviaire des années 1960 vue par Harald Navé. Publitrains eurl, F-Betschdorf 2015. ISSN 1296-5537, 116 Seiten, fast 170 Farbabbildungen, Preis: 19,90 Euro.



Eine Tour de France in den 1960er-Jahren: Auf diese Reise nimmt das jüngste Le Train-Sonderheft den Leser mit. Von der Kanalküste bis ans Mittelmeer reichen die vielfältigen und eindrucksvollen Landschaftstypen, die durchweg von Dampflokomotiven durchquert werden. Vor nunmehr über 50 Jahren war die Baureihenvielfalt auch in Frankreich noch enorm, von stolzen Pacifics oder kleinen Tenderloks der Privatgesellschaften bis hin zu imposanten SNCF-Einheitsloks reicht die Palette der abgebildeten Maschinen. Der Österreicher Harald Navé hat die große Dampflokvergangenheit Frankreichs in einmaligen und traumhaften Farbbildern festgehalten. Bisher vollständig unveröffentlicht, stellt die Zusammenstellung des Le-Train-Teams eine Fundgrube für Dampflokliebhaber im Allgemeinen und die frankophile Spezies im Besonderen dar. Die Fotoqualität ist überwiegend sehr gut, einige historische Raritäten sind auch mit eingeschränkter Schärfe noch ein Genuss. *abp*

***Fazit:* Ein Heft, das man gerne wiederholt in die Hand nimmt**

Rauch stieg aus den Tälern



Dampf-Renaissance: Im März 1984 war 50 2740 wieder in Betrieb und zog ihren Zug bei Grünhainichen durch das Flöhatal.

FOTO: ULRICH GRAUNITZ

Das sächsische Erzgebirge und dessen böhmischer Südhang wurden ab 1858 mit der Eisenbahn erschlossen. Handel und Gewerbe erlebten einen Aufschwung. Die für die sächsische Industrie wichtige böhmische Kohle konnte effizient herangefahren werden. So spiehen Fabriken und Dampflokomotiven gemeinsam Rauch in den Himmel.

Heute, gut 160 Jahre nach dem ersten Pfiff einer Dampflokomotive in Schwarzenberg, hat das Erzgebirge große wirtschaftliche und touristische Bedeutung inne – an der Erschließung hatte die Dampfeisenbahn wesentlichen Anteil. Schon lange vor der technischen Revolution im 18. Jahrhundert durchzogen Handelswege wie der Böhmische Steig oder die Silberstraße die Täler, so wie später die Eisenbahnstrecken.

Der Güterverkehr frühere Hauptaufgabe der Schienenwege ist allerdings inzwischen so gut wie zum Erliegen gekommen. So bleibt nur noch die Erinnerung an jene faszinierende Eisenbahnzeit im Erzgebirge. Einige Nebenstrecken sind längst verschwunden, andere werden heute noch bei Sonderfahrten mit Dampflokomotiven befahren. Die Schmalspurbahnen mit öffentlichem Personenverkehr hingegen stehen täglich und planmäßig unter Dampf. Kein Eisenbahnland der Welt kann hier mithalten.

Beim Gleiten im Triebwagen über die heute ausgebauten Trassen kann man an das frühere Dampf-Wunderland Erzgebirge zurückdenken: An Baureihenvielfalt, an grenzüberschreitende Züge, Lokstationen mit Rundhäusern, an eine Zeit, die ab Mitte der 1960er Jahre vergänglich wurde und dennoch ein doppeltes „Da capo!" der Dampf-Symphonie erleben sollte.


FOTO: R. SCHELLFER, SLG. HELGE SCHOLZ

In Wolkenstein, dem Ausgangspunkt der schmalspurigen Preßnitztalbahn, konnte 1961 der sächsische Rollwagen, Baureihe 38.2, mit Güterzug samt Leig-Einheit beobachtet werden.

Chemnitz, das Tor zum Erzgebirge, stellte mit seinen beiden großen Bahnbetriebswerken den Hauptteil der Maschinen, die im Erzgebirge bergwärts dampften. Freiberg und Aue mit seinen Lokbahnhöfen

Über Brücken und durch Tunnel, immer dem Tal nach

waren weitere Betriebszentren, von denen aus die Maschinen der Baureihen 38, 64, 50, 75.5, 86 und 94 die Züge durch die Täler schleppten. Und eben diese, dem Talverlauf aufwärts folgenden Strecken machten die Herrlichkeit aus. Stützmauern und gelegentlich Tunnel, Einschnitte und Brücken, die sich zu Viadukten mauserten, Dämme und Ortsdurchfahrten prägten die Trassierung. Manchmal eng und abenteuerlich, manchmal frei im weiten Talgrund, aber immer in Harmonie mit der Landschaft, ihren Wasserläufen, Wäldern und Siedlungen verliefen die bedeutenden Transportadern.

Tenderloks der Baureihen 75.5 und 86 prägten in den 60er-Jahren den Maschinendienst, denn in den Endbahnhöfen der Stichstrecken gab es keine Wendemög-


FOTO: GÜNTER MEYER

Die prächtige Dampfwolke der 98 006 verdeckt 1961 im Geiersgraben auf der Windbergbahn die hinter ihr vor den Güterzug eingestellte 98 001.



FOTOS (2): GÜNTER MEYER

75 Jahre Preßnitztalbahn gab es 1967 zu feiern. Mit dem geschmückten Festzug fährt 99 597 am 28. Mai in Schlössel aus, vorbei an einer sehenswerten Dampfwalze.

lichkeiten. Ferner bestimmten die Steigungsstrecken die Lokomotivstellung mit immer zum Tal geneigter Feuerbüchse. Anders verhielt es sich auf den grenzüberschreitenden Strecken nach Böhmen und nach 1945 in dem auf zwei Möglichkeiten reduzierten Durchgangsverkehr auf das Streckennetz der ČSD. In den Grenzbahnhöfen errichteten einst die aufeinandertreffenden Bahngesellschaften ihre eigenen Heizhäuser. Bienenmühle verfügte sogar über ein eigenes Bahnbetriebswerk für Schiebelokomotiven im schweren Güterzugdienst über den Erzgebirgskamm. Uns bleibt heute nur die Ahnung, wie mächtige Rauchpilze aus dem Tal aufstiegen. Mit den Veränderungen nach dem Zweiten Weltkrieg blieben Geisterbahnhöfe übrig, deren einstige Blütezeit nie wieder zurückkam. Manches Detail blieb allerdings Jahre erhalten, so die österreichische Drehscheibe im Grenzbahnhof Reitzenhain, auf der 1977 noch 86 1049 drehen konnte.

Nach dem Dampf-Ende kam 1981 ein Neuanfang

Mit den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der DR gerieten auch Regelspurstrecken auf die Stilllegungsliste. Nach Deutschneudorf dampften die Personenzüge nur bis 1966, vom privilegierten Durchgangsverkehr, eine Besonderheit der Strecke im Schweinitztal und seit Eröffnung der Linie ein Reibungspunkt, trennte man sich 1969. Kurze Schmalspurstrecken im Ost- und östlichen Teil des mittleren Erzgebirges verschwanden zeitiger als solche Linien westlich des Zschopautales. Mit der Verdieselung verschwand die Dampflok-Vielfalt. Übrig blieben Maschinen der Baureihen 50 und 86. Keine 38 dampfte in den 1970er-Jahren noch planmäßig über die Erzgebirgsstrecken. 1975 hatten die sächsischen 94.19-21 auf der Eibenstocker Steilstrecke ihre letzten Einsätze verloren.

In den Erzgebirgstälern brummte es nun und es rauchte nur noch in Form der Abgase des Dieselkraftstoffs russischen Ursprungs in den Motoren der V 60 oder V 100. Doch die Dampflokomotiven blieben strategische Reserve. Das erwies sich als goldrichtiger Weitblick. Am 1. Dezember 1981 wurden bei mehreren 50 die Roste wieder beschickt. Die Nachricht von der Neuauflage des planmäßigen Dampflokeinsatzes im Erzgebirge breitete sich unter den Eisenbahnfreunden wie ein Lauffeuer aus. Das Bw Karl-Marx-Stadt schickte Altbau- und Reko-50 in den Güterzugdienst. Das Bw Aue ebenso, und als Zugabe verdampfte man erneut die Personenzugleistungen von Schlettau nach Crottendorf mit der 86. Man hatte den Eindruck, in eine längst vergangene Eisenbahngeschichte zurückzugleiten. Rauch stieg wieder aus den Tälern. Was war geschehen? Das einst billige Rohöl aus der UdSSR wurde wesentlich teurer. Diese Ölkrise konnte die DR mit dem Import billigerer polnischer Kohle abfedern. Die Dampf-Renaissance drohte aber schnell

Heute dampft nichts mehr auf dem Hetzdorfer Viadukt. Am 7. August 1964 trafen sich noch eine 44 und 86 184 samt Abteilwagen-Personenzug.

Plandampf am 21. Oktober 1995: 50 3616 macht sich mit sehenswertem Güterzug auf den Weg von Annaberg-Buchholz nach Cranzahl.

zu Ende zu gehen. Ausbleibende Lieferungen aus Polen ersetzte man mit Importen aus der Sowjetunion und Mozambique, wobei beide Länder minderwertige Braunkohle lieferten. Der „Kosakenkies“ brachte Freud und Leid. Den Personalen verlangte der Brennstoff mit weniger Heizwert mehr körperliche Arbeit ab, den Eisenbahnfreunden spendierte er Motive mit gigantischen rabenschwarzen Rauchsäulen. Pockau-Lengefeld, Marienberg, Annaberg-Buchholz und Crottendorf erlebten einen Zeitsprung rückwärts. Glücklicherweise war die gesamte Infrastruktur noch aus der

Alte Strecken, neuer Dampf: Plandampf der 1990er

Dampflokära erhalten und in Funktion. Es dauerte noch bis 1987, bis in der Reichsbahndirektion Dresden die planmäßigen Lokomotivfeuer endgültig verloschen. Das Dampf-Aus auf der Regelspur für immer?

Wer ahnte die Entwicklung der folgenden Jahre und die Möglichkeiten nach dem Wendepunkt der deutschen Geschichte? Ein Tor in eine neue Zeit wurde aufgestoßen, das auch Eisenbahnfreunde nutzten. Nochmals rollten die Dampflokomotiven in dieser Zeit unbegrenzter Möglichkeiten auf die Strecken hinaus: Zauberformel Plandampf. Dieser wohl wirklich letzte Auftritt der Dampftraktion am Rand der einstigen Wirklichkeit bleibt unvergessen. 50 3616 des VSE wurde ein Fotomotiv ersten Ranges. Infrastruktur, Umgebung und authentischer Wagenpark erlaubten nochmals wirklichkeitsnahe Inszenierungen.

Das neue Modelleisenbahner-Spezial Nr. 19 soll in diese vergangenen Dampfzeiten im Ost- und östlichen mittleren Erzgebirge entführen. Verschwundene Baureihen und eingestellte Schmal- und Regelspurstrecken zeigen noch einmal ihre Romantik. Ein zweiter Band mit den westlich davon gelegenen Strecken wird folgen. □

Helge Scholz/abp



Eine Sonderfahrt im Jahr 1977 führte 86 1049 nach Reitzenhain. Dort war damals die Drehscheibe österreichischen Ursprungs noch betriebsfähig.

FOTOS (2): HELGE SCHOLZ

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Ziemliches Gedränge

Betrifft: „Tag der offenen Tür bei Piko", Heft 7/2015

Bereits mehrfach habe ich diese Veranstaltung besucht, aber so ein Gedränge und Geschiebe habe ich in den Jahren zuvor noch nicht erlebt. Besonders in der Verkaufshalle und hier am Stand mit den Super-Sonderpreisen ging es teilweise sehr undiszipliniert zu. Da wurde ohne Rücksicht geschoben, gedrückt und gedrängelt. Ältere und behinderte Eisenbahnfreunde hatten kaum eine Möglichkeit, preisgünstige Modelle zu erwerben. Nicht auszudenken, wenn es hier mal zu einer Panik käme. Deshalb ist meine Bitte an Piko, den Verkauf am Tag der offenen Tür künftig so zu organisieren, dass alle Besucher die gleiche Chance erhalten, preisgünstige Modelle einzukaufen. *Joachim Schwarzer, 61400 Oberursel*

Jubiläumszug

Betrifft: „Sachsen-Pony", Heft 7/2015

Ich habe mir das Bild im MEB 7/15, Seite 18, genau angesehen. Der Sonderzug war nicht zum „Tag des Eisenbahners" unterwegs, sondern anlässlich der 125-Jahr-Feier der Strecke Riesa – Chemnitz am 11./12. Juni 1977. Er pendelte an beiden Tagen zwischen Döbeln und Chemnitz. Außerdem ist die Fahrtrichtung des Sonderzuges Chemnitz. Ich besitze zwei Quellen, wo dieses Ereignis dokumentiert ist.

Günter Sachse, E-Mail

Schwere Kost

Betrifft: „Zu-Neigung", Heft 8/2015

Als MODELLEISENBAHNER-Abonnent freue ich mich jedesmal auf das neue Heft und lese es in der Regel auch von vorn bis hinten. Beim Artikel zur Neigetechnik in der August-Ausgabe habe ich allerdings kapituliert. Nicht nur, dass man als Leser spaltenlang mit zum Teil schwer verständlichen mathematischen Formeln traktiert wird, man soll auch noch wahre Satz-Ungetüme bewältigen, die jeder Verständlichkeit Hohn sprechen. Damit Sie mich nicht falsch verstehen: Profunde Artikel zur Eisenbahntechnik finde ich wichtig und ich kann nachvollziehen, dass die Redaktion sie im Blatt haben möchte. Nur sollten die Texte so geschrieben sein, dass man sie ohne Maschinenbaustudium verstehen kann.

Harald Will, E-Mail

Besser auf die Bahn verzichten

Betrifft: „Standpunkt", Heft 8/2015

Sie schreiben in Ihrem Standpunkt: „Es tut gut, mit der Bahn zu fahren". Genau das hatte ich im Mai vor. Ich hatte einige Monate im Voraus Urlaub in Füssen gebucht, um die letzten „Silberling-Einsätze" mit 218-Dieselloks zu beobachten. Da aber die Bahn zum x-ten Mal ausgerechnet in diesem Zeitraum gestreikt hatte, musste ich notgedrungen, weil es mir zu unsicher war, überhaupt dort anzukommen, mit meinem eigenen Pkw fahren. Stornieren wollte ich das Ganze auch nicht. Mein Resultat der Geschichte: Ich habe für die 440 Kilometer einfache Strecke ohne Stau inklusive kurzer Pause weniger als fünf Stunden benötigt. Mit der Bahn hätte ich mit IC und Regionalbahnen inklusive zweimal Umsteigen über sechs Stunden gebraucht, auch waren die Umsteigezeiten teils zu knapp und ich hätte bei Verspätung rennen müssen. Von der Gepäckmitnahme und den knappen Gepäckablagen in den neuen Zügen ganz zu schweigen. (Erholung am Bahnsteig?) Meine Benzinkosten waren günstiger als die Bahnfahrkarte (Fahrpreis der Fahrkarte kostenlos erstattet bekommen). Die Fahrtkosten mit Länder- oder Wochenendtickets fallen schon etwas ins Gewicht, denn auch damit wäre es für mich teurer als mit dem eigenen Pkw, und wie oft ich dann noch umsteigen müsste, nein Danke. Ich benutze in Zukunft öfter mal das Auto, da kann ich auch mein Fahrrad ohne Probleme mitnehmen. Wie gut, dass meine Preiserlein auf der Modellbahnanlage nie streiken.

Sebastian Jordan, E-Mail

Nicht zu empfehlen

Betrifft: „Auf leisen Sohlen", Heft 7/2015

Im Artikel „Auf leisen Sohlen" wird u. a. geraten, die Gleise nicht zu schrauben oder zu nageln, sondern zu kleben. Diesen Vorschlag finde ich nicht unbedingt nachahmenswert. Ich hatte vor Jahren einen Versuch gemacht und Märklin-Flexgleis mit einem Doppelklebeband befestigt, damit ich es leichter zwischen den Schwellen einschottern konnte. Dies war ein absoluter Fehler. Durch die Temperaturunterschiede im Zimmer (Kellerraum) arbeitete das Gleis (oder der Untergrund) und es blieb nicht mehr sauber auf dem Klebestreifen liegen. Es verzog sich und war durch den Schotter nicht mehr eben hinzukriegen. Ich musste das Gleis wieder herausnehmen und konnte es zu meinem Leidwesen auch nicht mehr benutzen. Es war beschädigt. Das Kleben kann sicherlich nur dann sinnvoll sein, wenn in einem Raum das ganze Jahr über eine gleichmäßige Temperatur herrscht und die Gleise auf Dauer liegen bleiben. Der „kleine Modellbahner" will seine Anlage sicherlich mal wieder umbauen – und dann hat er seine Probleme mit Gleisen, die kaputtgehen beim Abbau. Vielleicht habe auch ich etwas falsch gemacht. Kürzlich erwarb ich ein Modul einer N-Anlage preisgünstig und wollte die Gleise anderweitig verlegen. Ich brachte kein einziges Gleis heil herunter.

Diethard Glaser, E-Mail

Weiter so

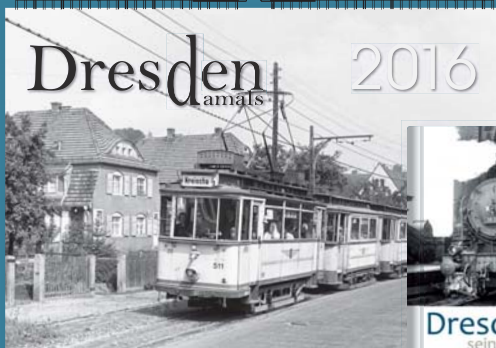
Betrifft: „Meinung des Monats", Heft 7/2015

Bitte machen Sie weiter mit Blicken über den Zaun oder auch über die Zäune. Es gibt doch in ganz Europa immer noch zahlreiche interessante Bahnen und Fahrzeuge und natürlich auch auf der ganzen Welt. Ein bisschen Weitblick kann meines Erachtens sicher nicht schaden.

Dieter Hohaus, E-Mail

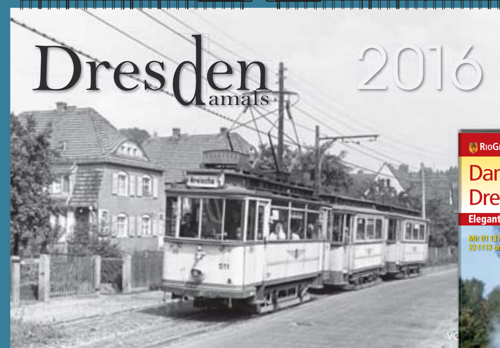
UNSERE KALENDER-PAKETE FÜR 2016

Tolle großformatige Begleiter durch das Jahr
Wandschmuck nicht nur für Eisenbahnfreunde



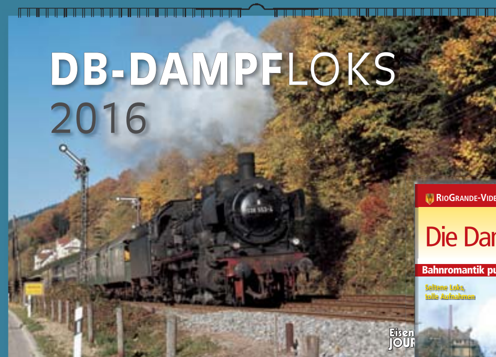


DDR-Zeit Geschichte zum Anfassen
Kalender + Buch (144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm)
Paket 1/2015 · € 29,95 (statt € 34,80)





Eine Stunde Faszination Dampflok pur
Kalender + DVD (Laufzeit: ca. 60 Min)
Paket 5/2015 · € 24,95 (statt € 32,90)





Dampfloks bei DB und DR
Kalender + DVD (Laufzeit: ca. 58 Min)
Paket 3/2015 · € 24,95 (statt € 32,90)





Zeitreise durch das Ruhrgebiet
Kalender + DVD (Laufzeit: ca. 55 Min)
Paket 4/2015 · € 24,95 (statt € 32,90)





Schmalspurparadies Harz
Kalender (Format 50x45) + Heft (84 Seiten, Format 22,5 x 30,0 cm)
Paket 2/2015 · € 22,95 (statt € 29,95)

Jeweils 12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49 x 34 cm (wenn nicht anders angegeben)

Unsere Kalender finden Sie unter:
www.vgbahn.de/kalender
mit Übersicht aller Kalenderblätter

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100
bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de/kalender

FOTO: STEFAN KLEIN

Die 101, die wichtigste Baureihe des DB-Fernverkehrs, ist voll rückspeisefähig. Am 7. Juli 2015 passiert 101 062 die Küstenkanal-Schleuse in Dörpen.

Die moderne Drehstrom-Antriebstechnik vereinfacht die Energie-Rückspeisung erheblich. Die wachsende Anzahl an Fahrzeugen dieser Art führt zu einer deutlichen Energieeinsparung.

Wieder-Gewinnung TEIL II

Seit 2001 werden die elektrischen Triebfahrzeuge der DB AG und der auf ihrem Netz fahrenden privaten EVU (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen) mit Energiezählern, der sogenannten TEMA-Box (Traktions-Energie-Messung und Abrechnung), ausgerüstet, die den Bezug und die Rückspeisung der 16,7 Hz-Bahnenergie messen und speichern sowie Lastgänge abbilden können. Sie werden per Funk (GMS) ausgelesen, in der Zentrale von DB Energie verarbeitet und der Abrechnung übergeben. Der Zeitstempel ermöglicht die Zuscheidung der Werte auf die einzelnen Zugfahrten. Die weiterentwickelte TEMA-Box II kann auch 50 Hz-Bahnenergie erfassen.

An Grenzübergängen von Deutschland nach Österreich und in die Schweiz werden über ein automatisches Verfahren auf Basis von RFID-Tags (Radio Frequency Identification) Energiebezug oder Rückspeisung der verschiedenen Netzbetreiber gesondert erfasst. Die RFID-Tags sind kleine Datenträger an der Unterseite der Triebfahrzeuge.

Um zusätzlich auch auf Gleichstrombahnen die Energie messen zu können, wurde der einphasige Zähler EM4T (Energy Meter For Traction) entwickelt, der auf al-



Alt-Technik trifft auf modernste Technologie: Die Railadventure-139 überführt am 21. Mai 2013 einen Siemens-Vectron.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

442 770, ein Triebzug des Typs Talent 2 von Bombardier, passiert am 17. September 2012 Treuchtlingen.


FOTO: ANDREAS DOLLINGER

len in Europa vorkommenden Bahnnetzen von DC 600 V bis AC 25 kV/50 Hz eingesetzt werden kann.

Die LEM-Box ist als Primärzähler ausgeführt, das heißt, dass die Wandlerfaktoren im Zählwerk hinterlegt sind und somit kein Quertausch in andere Fahrzeug-Baureihen möglich ist. Die RFID-Standorterfassung wird durch GPS abgelöst und die Messung bei Wechsel der Netzbetreiber an Landesgrenzen vereinfacht.

Da bei der DB AG alle elektrischen Triebfahrzeuge mit TEMA-Boxen ausgerüstet sind, ist die genaue Erfassung sowohl des Energiebezugs als auch der rückgespeisten Energie problemlos möglich.

Rückspeisequoten der Drehstromlokomotiven von DB Fernverkehr (Werte 2011)

Anzahl	Baureihe	Rückspeisequote %
145	101	9,3
50	120	6,4
59	401	13,6
44	402	11,4
50	403	17,6
12	406	15,6
59	411	13,2
11	415	12,9

Für das Jahr 2011 betrug für den DB-Fernverkehr die errechnete Rückspeisequote 10,4 Prozent. Die nach wie vor nur noch in geringen Stückzahlen vorhandenen Lokomotiven der Baureihen 115 und 181 haben auf diesen Wert nur einen sehr geringen Einfluss.

Rückspeisequoten der Drehstromlokomotiven von DB Regio (Werte 2011)

Anzahl	Baureihe	Rückspeisequote %
8	120	11,8
110	146	18,6
25	182	10,9
84	422	41,0
458	423	40,5
38	424	36,5
249	425	34,0
42	426	30,5
80	440	28,7

Mit 13,3 Prozent erscheint die Rückspeisequote bei DB Regio im Vergleich zu den einzelnen Triebfahrzeugbaureihen gering. Ursache sind die noch in großen Stückzahlen eingesetzten Lokomotiven der Baureihen 143 und 111 sowie der 420-Triebwagen, die nicht rückspeisefähig sind. Der zunehmende Einsatz rückspeisefähiger Triebzüge, wie zum Beispiel des Talent 2, der Baureihe 442, hat die Quote auf 16 Prozent erhöht. Derzeit sind 244 Lokomotiven der Baureihe 143, 183 Loks der Baureihe 111 und 64 S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 420 im Einsatz. Bei DB Regio besteht demzufolge weiterhin hohes Potential, die Rückspeisequote zu verbessern. Auffällig ist, dass Triebwagen eine höhere Rückspeisequote als lokbespannte Reisezüge besitzen. Diese können auf den Einsatz der mechanischen Bremse fast ganz verzichten und das Rückspeisepotential voll nutzen. Bei lokbespannten Zügen wird ein Teil der Bremsenergie mit den mechanischen Bremsen der Reisezugwagen nutzlos in Wärme umgesetzt.

Rückspeisequoten der Drehstromlokomotiven von DB Schenker Rail (Werte 2011)

Anzahl	Baureihe	Rückspeisequote %
79	145	5,0
170	152	8,9
385	185	8,8
90	189	8,4

Bei DB Schenker Rail betrug 2011 die errechnete Rückspeisequote fünf Prozent. Die Quote ist inzwischen etwas gestiegen, da weitere Lokomotiven der Baureihe 140, 151 und 155 ausgemustert wurden. Derzeit sind noch 48 Maschinen der Baureihen 139 und 140, 89 Exemplare der Baureihe 151 und 104 Loks der Baureihe 155 im Einsatz. Als Ersatz für diese nicht rückspeisefähigen Lokomotiven werden demnächst für Schenker Rail weiterentwickelte Maschinen aus der TRAXX-Lokfamilie von Bombardier als Baureihe 187 beschafft.

Im Jahr 2011 wurden bei einer zehnprozentigen Gesamt-Rückspeisequote von den elektrischen Triebfahrzeugen der DB AG 944 Millionen Kilowattstunden (kWh) in das Oberleitungsnetz zurückgespeist. Das entspricht in etwa der Energiemenge, welche die 110 MW-Bahnmaschine im Kraftwerk Schkopau in einem Jahr erzeugen könnte.

Rekuperation kann ein Kraftwerk einsparen

Die zahlreichen elektrischen Lokomotiven der privaten EVU, die auf dem Netz des Bahnkonzerns verkehren, haben in puncto Drehstrom-Antriebstechnik eine ähnliche Zusammensetzung wie die der DB AG und dürften die Rückspeisequote im gesamten Netz kaum beeinflussen.

Seit 1. Juli 2014 wird von DB Energie eine neue Bahnstrompreisregelung angewendet, die insbesondere die Netznutzung gesondert ausweist.

Die Arbeitspreise für die Vergütung der Rückspeiseenergie betragen seit 1. Juli 2015 für den Hochtarif (HT) von 6 bis 22 Uhr 5,98 ct/kWh und für den Niedertarif (NT) von 22 bis 6 Uhr 4,85 ct/kWh. Zusätzlich zur Vergütung der Rückspeiseenergie wird dem Kunden für die durch die Rückspeisung vermiedene Nutzung vorgelagerter Netzebenen eine weitere Vergütung ausgezahlt. Im Vergleich hierzu betragen die Arbeitspreise für bezogene Energie 6,46 ct/kWh im HT und 5,32 ct/kWh im NT. Hinzu kommen noch die Entgelte für die Netznutzung, Messung und Abrechnung sowie die Steuern und Abgaben.

Im benachbarten Österreich kann man gut erkennen, wie die Indienststellung von 382 Exemplaren der „Taurus"-Familie, der Baureihen 1016, 1116 und 1216, in den Jah-



FOTO: MARKUS INDERST

1216 020 und eine 1116, Symbole für die Modernisierung des ÖBB-Triebfahrzeugparks, am 24. Sptember 2012 zwischen Lermoos und Ehrwald.

ren 2000 bis 2008 es den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ermöglichte, in kurzer Zeit einen großen Schritt in Richtung Rückspeisefähigkeit des Triebfahrzeugparks zu machen.

Die Drehstrom-Antriebstechnik war zuvor in den 1990er Jahren lediglich in einzelnen Prototypen der Baureihen 1012, 1014 und 1822 erprobt worden.

Im Nah- und Regionalverkehr wurde durch die Indienststellung von 188 Elektrotriebzügen des Typs Talent, der Baureihen 4021, 4024 und 4124, ab dem Jahr 2004 erstmalig die Nutzbremse eingeführt. Des Weiteren haben die ÖBB im Jahr 2013 bei Siemens 100 Nahverkehrstriebzüge des Typs Desiro ML für den Einsatz als „ÖBB-Cityjet“-Züge bestellt. Diese werden weitere nicht rückspeisefähige Züge ersetzen.

Die vielen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, die auf dem ÖBB-Netz, vor allem auf den Transitstrecken, wie etwa am Brenner, unterwegs sind, fahren fast nur noch mit modernen Drehstromlokomotiven und erhöhen die Rückspeisequote.

Sowohl die Lokomotiven der „Taurus“-Familie als auch die Talent 2-Triebwagen sind noch nicht komplett mit Energiezählern ausgerüstet. Seitens ÖBB Infrastruktur Energie wird der Anteil des rückgespeisten Stroms im ÖBB-Netz für das Jahr 2012 mit zirka 15 Prozent angegeben.

Zur Jahrtausendwende wurde die Eisenerzbahn Lulea – Kiruna – Narvik saniert und neues Fahrzeugmaterial beschafft. 17 moderne, rückspeisefähige IORE-Doppelloks, von Bombardier geliefert, transportieren 750 Meter lange Erzzüge mit einer Gesamtmasse von bis zu 8600 Tonnen bis zum norwegischen Hafen Narvik. Von der schwedisch-norwegischen Grenze wird auf 40 Kilometern Strecke ein Höhenunterschied von 522 Metern im Gefälle überwunden. Auch dort drängt sich die Rückspeisung der Bremsenergie auf. Als Energiebezug für die Erzzüge Richtung Narvik wurden im Umformerwerk Rombak 46,2 MWh je Tag ermittelt. Man kann nachlesen, dass 13,4 MWh in die Oberleitung zurückgespeist wurden. Das ergibt eine Rückspeisequote von 29 Prozent.

Nicht ganz so einfach: Die Rückspeisung in 50 Hz-Netzen

Die elektrische Traktion mit 50 Hz-Einphasenwechselstrom, direkt gespeist aus den 50 Hz-Drehstromlandesnetzen, kam erst ab Mitte der 1950er-Jahre verstärkt zum Einsatz, nachdem geeignete Halbleitergleichrichter für den Bahnbetrieb verfügbar waren. E-Loks mit Halbleitergleichrichter und Mischstromfahrmotoren können Bremsenergie jedoch aus technischen Gründen nicht rückspeisen.

Bei der Anschaltung eines einphasigen Bahnnetzes an ein speisendes Hochspannungs-Drehstromnetz wird dieses unsymmetrisch belastet. Dies hat negative Auswirkungen und ist dementsprechend begrenzt. Als Lösung werden die Speiseabschnitte der 50 Hz-Bahnen an unterschiedliche Phasen des Drehstromnetzes über einphasige Transformatoren angeschlossen oder über Transformatoren von Sonderbauarten, wie Scott oder LeBlanc, versorgt. Damit haben die einzelnen Speiseabschnitte keine gleichphasigen Spannungen und können nicht untereinander verbunden werden. Die hierzu erforderlichen Phasentrennstellen (Neutrale Zonen) werden leistungslos („Hauptschalter Aus“) durchfahren. In diesen Abschnitten sind generell kein Bezug von Traktionsenergie und keine Nutzbremsung möglich. Die Länge dieser neutralen Abschnitte beträgt bis zu 400 Meter. Mit den entsprechenden Schalthandlungen werden Strecken mit einer Länge von über einem Kilometer leistungslos befahren.

Neutrale Zonen befinden sich in der Regel an den Unterwerksstandorten und mittig zwischen benachbarten Unterwerken. Durch die notwendige einseitige Speisung der Abschnitte sind diese relativ kurz, was zu entsprechend häufiger Abschaltung des Zuges führt. Insbesondere im Hochgeschwindigkeitsverkehr führt dies zu häufigen Unterbrechungen der Traktionsleistung. So werden zum Beispiel im ICE 3 der DB AG auf französischem Gebiet etwa alle fünf bis sechs Minuten die Schalthandlungen „Hauptschalter Aus“ und „Hauptschalter Ein“ durchgeführt. Deshalb sind aus Sicherheitsgründen Hochgeschwindigkeitszüge für 50 Hz-Netze mit Bremswiderständen ausgerüstet, so dass bei den genannten neutralen Zonen immer die volle Bremskraft, insbesondere bei Schnellbremsungen, zur Verfügung steht.

Die angebotene Nutzbremsenergie muss im Speiseabschnitt verbraucht oder in das Drehstromnetz zurückgespeist werden. Letzteres ist bisher technisch nur über die Einphasen-Transformatoren möglich und führt zu mehr oder weniger großen Unsymmetrien im vorgelagerten Hochspannungs-Drehstromnetz. Neben der technischen Aufnahmefähigkeit der Netze sind weitere Anforderungen zu beachten. Aus der Sicht eines Landesenergieversorgers ist die Rückspeiseenergie Spitzenenergie, welche zusätzliche Aufwendungen er-

fordert. Die Rücknahme von Bremsenergie wurde lange Zeit abgelehnt oder aber bei der Tarifgestaltung entsprechend negativ berücksichtigt, so dass Bremsenergie die Energiekosten verteuerte.

Mit der aktuellen Energiegesetzgebung sind innerhalb der EU die Versorger verpflichtet, Bremsenergie abzunehmen, wenn keine technischen Probleme entgegenstehen. Dementsprechend wird die Nutzbremsung „toleriert", „erlaubt", „empfohlen" oder „gefordert". Die Grenzen ergeben sich jedoch aus den Netzanschlussbedingungen.

Auf allen Strecken mit Wechselspannung, die Bestandteil der TEN-Netze sind und deren Konformität mit den TSI Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bestätigt ist, wird die Möglichkeit der Netzrückspeisung gefordert.

Generell kann man feststellen, dass bei 50 Hz-Bahnstromnetzen, wie etwa in Frankreich, die Rückspeisung von Bremsenergie immer mehr genutzt wird.

Einen Sonderfall stellt die Rübelandbahn dar: Die 20,8 Kilometer lange Strecke im Harz, zwischen Blankenburg und der Anschlussstelle Hornberg, dient dem Abtransport von Kalksteinprodukten und wurde auch wegen der bis zu 60 Promille starken Neigungen elektrifiziert. Seit 1965 findet dort ein Inselbetrieb mit 25 kV-Wechselstrom bei 50 Hz statt. Bis zum April 2009 fanden umfangreiche Sanierungen der Gleisanlagen, der Oberleitung und der 50 Hz-Bahnstromversorgung statt. Die Havelländische Eisenbahn AG (HVLE) übernahm mit zwei Lokomotiven der Baureihe 185.2 die Kalksteintransporte. Das Gefälle befindet sich meist in Lastrichtung (1500 Tonnen), so dass eine Rückspeisung von Bremsenergie sinnvoll ist. Die Rückspeisung erfolgt über einen Einphasen-Transformator im Unterwerk Blankenburg in das 50 Hz-Drehstrom-Hochspannungsnetz. Da hier maximal zwei Lokomotiven gleichzeitig im Einsatz sind, gibt es keinen großen Einfluss auf die Symmetrie des vorgelagerten Netzes. Die gemessenen Werte ergeben eine Rückspeisequote von etwa 25 Prozent.

Spezielle Topographie bietet hohe Rückspeisequoten

Die Rückspeisung von Bremsenergie in $16\,^2/_3$ Hz-Netzen ist fest etabliert und führt zu Energieeinsparungen von zehn bis über 25 Prozent. Die Messungen ergeben im S-Bahn-Betrieb und auf Rampenstrecken die größten Rückspeisequoten.

In 50 Hz-Netzen ist die Rückspeisung triebfahrzeugseitig technisch gelöst. Zur Rückspeisung der Bremsenergie in das vorgelagerte Hochspannungs-Drehstromnetz werden verschiedene Lösungsansätze verfolgt. *Siegfried Grassmann/al*



FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Die IORE-Lokomotiven 109 und 113 fahren am 8. Juni 2010 mit ihrem vollbeladenen Erzzug (8160 t) zwischen Björkliden und Vassijaure durch die schwedische Landschaft Richtung Narvik.



FOTO: SIEGFRIED GRASSMANN

Lok 185 640 der HVLE im Kalkwerk Rübeland am 19. April 2009. Bergab kann die Traxx-Maschine reichlich Bremsenergie ins Netz zurückspeisen.



MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig !
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Modellanlage Spur Z Märklin, Hauptanlage mit Stellwerk und Schattenbahnhof m. Stellwerk, Oberleitungsbetrieb, zu verkaufen. Verhandlungsbasis € 1500,–, ohne Rollmaterial. Tel.: 0171/2427707.

www.lok-doc-wevering.de

Gr. H0-Anlage Epoche 3 zu verk. Gleise Fleischmann K + Rocoline o. Bett., roll. Material Flm. + Roco mit vielen Bäumen + Gebäuden + Zubehör, auch einzeln. Liste kann zugesandt werden. E-Mail: sabine.baldus@t-online.de.

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

www.modellbau-chocholaty.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– €
Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus"
8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Bedrahtete SMD Leuchtdioden 0402/0603. Beratung und Verkauf: www.led-am-stiel.de. Tel.: 015127531334, E-Mail: mmcity@gmx.de.

Biete Fahrschalterplatte WUMAG TW26 Strab Goerl – suche H0 Modell. Biete KPEV Telefonhandvermittlung Bj. 1913, biete DR Dispacheranlage mit Nottelefon u. Sprechpantoffel, biete sorbisches Bahnhofsschild. Tel.: 035930/52279.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder Tel.: 02641/9114995.

www.spur-0.de

Seltene Spur-1-Modelle gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel.: 0251/524492.

Verkaufe LGB Kleinbahnzug 70741 Spreewaldlok € 290,–; Postwg. m. Beleuchtung € 90,–. 32190, 2x Perswg. 39074 € 150,–. Perswg. 30094 € 60,–. G. Wg. 41060 € 30,–. 2 Weichen l. + r. € 40,–. Tel.: 0365/7112963.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.baehnlewerkstatt.de

www.kieskemper-shop.de

www.puerner.de

www.MODELLBAU-WICHERT.de
KAMERAWAGEN FÜR SPUR Z BIS H0 ab 35,– €. Tel.: 02473/9275100.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Modelloberleitungen
www.SOMMERFELDT.de

Modellbahn Schäfer Köln
An- und Verkauf von Modellbahnen und Zubehör
www.modellbahn-schaefer-koeln.com
Matthias Schäfer • 0176/31019835
Kaufmann u. Modellbahnprofi
Halfengasse 7 • 50735 Köln
info@modellbahn-schaefer-koeln.com



JULI-NEUHEITEN 2015 LIEFERBAR!
Fordern Sie unseren kostenlosen Neuheitenprospekt an!
Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR H0 · TT · N
Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg/Erzgeb.
Tel.: +49 (0) 37 35. 66 84 66
Besuchen Sie uns im Internet unter: www.auhagen.de

TILLIG-Clubhändler
25 Jahre
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN®
Öffnungsz.: Di.–Fr. 10.00–13.00 und 14.00–18.00 Uhr • Sa. 9.00–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Eisenbahn Dörfler
Das Original fährt bei der DFS Ebermannstadt
Inh. Rudolf A. Böhlein
Spur 0
G10 "Schwanenbräu Ebermannstadt"
weltweite Auflage 150 Stück
nur € 99.99



auch in HO erhältlich € 42.50
Färberstraße 34-36, 90402 Nürnberg, Tel.: 0911-227839
Biegenhofstraße 5, 96103 Hallstadt, Tel.: 0951/65499
E-Mail: info@eisenbahn-doerfler.de, www.eisenbahn-doerfler.de

www.werner-und-dutine.de

www.modelleisenbahn.com

www.Modellbahnen-Berlin.de

Hobbytrade 3-tlg. Doppelstockset RE2 Münster € 269; MPW Autotransportwagen. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin, 0385/2004211, frank@mec-wismar.de.

www.d-i-e-t-z.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.modellbahn-pietsch.com

www.modellbahn-keppler.de

www.mbs-dd.com

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 3450 4-6-4 von Key € 300,–
UP Big Boy von Key € 750,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.moba-tech.de

www.dampfzug24.de

Kpl. Märklin-H0-Anlage, C-Gleis, digitalisiert, 14,2 qm, wenig bespielt, viele Sondermodelle. Bestandsliste anfordern. stoll.luebeck@versanet.de.

Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
MODELLBAHNSERVICE
Modellbahnsteuerungen, • Tel.+Fax: 03581/704724
SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

TT-Grenzer sitzend und Gestaltungsbeispiel
2 Soldaten mit Ak47
unbemalt € 3,– • bemalt € 7,–
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

Neubau-Elloks der DB



Mit den 1950 in Auftrag gegebenen fünf Vorserienmaschinen der Baureihe E 10 begann ein neues Kapitel in der deutschen Bahngeschichte. Sie waren Teil eines Typenprogramms für Elektrolokomotiven, das auch die Baureihen E 40, E 41 und E 50 umfasste. Die Schnellfahrlok der Baureihe E 03 wurde schließlich zur Kultlok der Eisenbahnfans.

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, über 400 Fotos
Best.-Nr. 601502 | € 19,95

Einfach bestellen! 08141/534810 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

www.menzels-lokschuppen.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

Verkaufe Märklin-Primex 33005 neuw. OK BR 23 € 90,–; 1.FC Märklin 36847 Reihe 201 Looney-Tunes € 60,–; Märklin 3442 BR 212 E-Lok rot € 50,–; Roco-SBB Ae 6/6 rot 11454 AC € 45,–; Roco-SBB 69840 grün AC € 45,–. Tel.: 07142/52747.

www.breyer-modellbahn.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

sb-modellbau.com Faulhaber Motore

www.modellbahnritzer.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Paternoster
Alle Spurweiten
-die bessere Lösung für den Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung
Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

MODELLBAHNSHOP.de
Inh. Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

Hobbytrade 4-tlg. DSB Doppelstockset 299,–; belg. Güterwg. 34052 DSB Kühlwagenset 49,–; DSB Litra CM (Hechte) 35,–; Litra F666 € 299,–; Litra S 285,–. Segebarth, Kleiner Kamp 11, 19057 Schwerin, 0385/2004211, frank@mec-wismar.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.moba-tech.de

www.modelltom.com

Märklin-H0-Großanlage 6,30 x 2,30 m komplett zu verkaufen. K-Gleis. Dig. mit Master-Station. 6 Signalbrücken. Drehscheibe, teilweise Oberleitg. Inkl. Zubehör + bel. Glasvitrinen. VB € 11.800,–. Tel.: 06582/993630.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.1000Loks.de

www.carocar.com

Verk. Trix bay. P 3/5 Dampfl. Länderb. (BR 38.4) € 120,–; 2x Windbergwg. DRG Piko € 50,–; Schicht Oberlicht D-Zugwg. 8x davon, 2x Speisewg. à € 10,–; Piko DDR E 499 CSD € 30,–; Gützold DDR VT 137 3-tlg. € 60,–. Tel.: 03335/31076 (nach 20 Uhr).

www.zuz-modellbahn.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.spiel-hobby-Hank.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verk. Rokal-Sammlung. Sehr guter Zustand, teilw. mit Orig.-Verp. u. Ersatzt., Trafos, etc. + Zeuke Güterwg. + Krüger Pers.-Wg. Tel.: 05665/1772.

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, **Ätzteile** für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**
Ätztechnik
Ausführlicher u. informativer **Katalog** gegen € 5,-- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
seit 1977
und mehr .... vieles mehr
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Modellbahn **Pietsch**
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
Roco – Auslaufmodelle zum Sonderpreis

00877 Flachwagen + Zweiwege-Unimog + Container "KFOR"	~~54,99 €~~	36,99 €
45241 Fahrradgepäckwagen DB AG (1:100)	~~36,90 €~~	24,99 €
45274 DB IC-Wagen Bm 2. Kl. rot/grau	~~48,50 €~~	39,99 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie die Rückmeldesysteme
s88, RS und Roco!
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com
LDT
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

Eigentlich habe ich nichts dagegen, wenn Ihre Modelle im Karton sind oder in einer Vitrine aus Holz in guter Handwerkerarbeit präsentiert werden. Weil ich **Franz Erhard, Europaring 9, 51109 Köln** ja selber Modellbahner bin, macht es mir Freunde, wenn die Modelle auch bei anderen Modellbahnern in einer Vitrine ausgestellt werden. Es kommt noch dazu, dass ich Modellbahner aus allen Gegenden kennen lerne und dabei fachsimpeln kann. Bei einer Firma ist das anders, da wird verkauft und wenn Sie Fragen oder Sondermaße haben wollen, dann wird meist auf den Katalog verwiesen und das wars dann auch schon.

www.jordan-modellbau.de

www.modellbahnservice-dr.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Verkaufe gegen Gebot: MIBA gebunden, 1976–1992, möglichst an Selbstabholer. Tel. 0711/444587.

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

Saxonia, VT 185 BR 106	74,00 €	BR 64, 75, 94	79,50 €
BR 01, 03, 41	129,00 €	BR 86, 95	89,50 €
BR 38	115,00 €	BR 110, BN 150, ES 499	64,00 €
BR 52 (Kond.), 118, 120	69,50 €	SVT 137 (Motor mittig)	58,00 €
BR 55	132,00 €	BR 57 (Roco)	105,00 €
BR 56/130	99,50 €	BR 58 (Roco)	93,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.

Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · www.hobby-eck.net

Die große Zeit der Bundesbahn

Die DB in den 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahren

Dieser Sammelband lässt die goldenen Jahrzehnte der Deutschen Bundesbahn Revue passieren und bietet ein erschöpfendes Porträt der beliebten DB-Ellok-Klassiker.

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, über 400 Fotos Best.-Nr. 601501 | € 19,95



Einfach bestellen! 08141/534810 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

GESUCHE
Dies + Das

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810 uwe-quiring@t-online.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.



Lok-Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt

Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art Digitalumbauten

Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

KM1, BR 41, Ölversion mit Finescale Radsatz – gerne im Tausch gegen eine Spur 0, BR 41 von Gebauer Kohle- o. Ölversion. Suche Dampflok-Fabrikschilder zu kaufen/tauschen. Klaus Kreußel, Tel.: 0711/20922081 oder 0175/5739648.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

MODELL BAHN LAND Magdeburg …eine Spur besser!
Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör

Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

Sonderangebote Piko Spur G

Piko 37912 Bierwagen Holsten Ep. III	~~75,00 €~~	44,49 €
Piko 37716 Schiebeplanenwg. CFL cargo Ep. VI	~~125,00 €~~	69,99 €
Piko 37718 Flachwg. m. Container DHL DB AG Ep. VI	~~128,00 €~~	69,99 €
Piko 37719 Flachwg. m. Container MSC DB AG Ep. VI	~~115,00 €~~	69,99 €
Piko 37738 Drehgestellwg. Eas5971 PKP Ep. VI	~~125,00 €~~	69,99 €
Piko 37739 Drehgestellwg. EAS5971 CTL Logistics Ep. VI	~~110,00 €~~	69,99 €

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Große Sammlung gesucht, Barzahlung bei Abholung bis € 50.000,–. Nur gut erhaltene Modelle im Originalkarton. Tel.: 0173/3075036, w.kamb@web.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

M
Ablaufsteuerungen: Effektgerät und Decoder in einem.

Abläufe für Licht, Signale, Bahnhöfe, Bahnübergänge, Zugsteuerungen…
Licht 32 und Universal 8 jetzt neu von:
www.multi-steuerung.de

www.kuehn-digital.de

Die Lichtleiste mit integriertem Digitaldecoder besitzt 7 warmweiße LED, die gleichmäßig helles Licht spenden. Analogfahrer freuen sich über helles Licht ab rund 4 Volt. Rote LED lassen sich direkt anschließen und als Schlusslicht schalten.

LH10 Lichtleiste 17,99 €

Zwei Lokdecoder für N/TT und H0, super-flach und super-funktional: 4 Funktions-Ausgänge (bei T65 6!) mit programmierbaren Effekten, hochfrequenter Lastregelung, schaltbarem Rangiergang, Kurzschluss-Schutz, RailCom® und Susi-Interface.

N45 T65 Lokdecoder ab 28,90 €

Der multifunktionelle Schaltdecoder WD10 für 8 Weichen / Blocksignale oder 4 mehrbegriffige Lichtsignale; jeder Ausgang ist mit 1.0 A belastbar. Als besondere Efffekte lassen sich z.B. Baustellen- oder Reklamelicht programmieren.

WD10 37,99 €

RailCom ist ein eingetragenes Warenzeichen der Firma Lenz Elektronik GmbH, Giessen

Maarweg 48b • 53619 Rheinbreitbach • Tel: 0 22 24 / 90 12 80

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN

Angebote für Spur H0:

Herpa 151054 Märkl. Taurus Roll. Landstr. Fulda	359,00 €	Trix 22393 BR 39 DB Sound	379,00 €
Märklin 26410 BR 141 DB Sound Karlsr. Zug	299,00 €	Liliput 133032 VT 69 900 DB	189,00 €
Märklin 36793 ER 20 Polizei Blaulicht	99,00 €	Piko 59935 BR 119 DR Sparlackierung	79,00 €
Märklin 37567 Ce 6/8 II SBB Messelok	439,00 €	Fleischmann 411704 BR 17.10 DR	299,00 €
Märklin 37835 BR 50 DB Kabinentender Sound	349,00 €	Roco 72994 BR 103 DR	109,00 €
Märklin 39232 BR 23 DB Sound	259,00 €	Roco 71995 BR 103 DR Sound	175,00 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

Modell Eisen Bahner | MIBA – DIE EISENBAHN IM MODELL | Eisenbahn JOURNAL | VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

ANZEIGENSCHLUSS MEB 11/2015: 04.09.2015

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Abbuchung (nur Inland):

Keine Briefmarken senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Sammlerkreis sucht Modelleisenbahnen, alle Spuren, gern größere Objekte komplett, Abholung ggfls. mit Abbau einer Anlage vor Ort, einfach unverbindl. Angebot einholen. 0174/1743374 (bin viel unterwegs).

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

H0-Sammlung, auch Schmalspur, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Modelloberleitungen
www.SOMMERFELDT.de

Deutschlandreise 1950–1970

Fotoraritäten aus der großen Zeit der Eisenbahn

176 Seiten, Format 22,0 x 29,0 cm, ca. 250 historische Farb- und Schwarzweißfotos, Hardcovereinband

Best.-Nr. 581404 · € 29,95



Einfach bestellen! 08141/534810 *oder* bestellung@vgbahn.de

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
contact@us-brass.com

Suche H0-Sammlungen und Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Große Sammlung gesucht, Barzahlung bei Abholung bis € 50.000,–. Nur gut erhaltene Modelle im Originalkarton. Tel.: 0173/3075036, w.kamb@web.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche: Roco H0, BR 218303, Ep. V, DB AG, Best.-Nr. 72750 + Roco H0, Bybdzf 482. 1 Steuerwg. „Wittenbergerkopf" der DB AG, Ep. V, Best.-Nr. ?, neuwertig bzw. wenig bespielt. Angebot an M. Waack, Neue Wiesenstr. 6, 04746 Hartha. Tel.: 015152708688.

Modelltechnik – Modellbahnen
Inhaber: Lars Hempelt
Reparaturen, Digitalservice, An- & Verkauf
Schandauer Str. 96 • 01277 Dresden
Tel.: 0351/3100290 • Fax: 0351/3100291
www.hempelt-modellbahn.de
Fachgeschäft für Gartenbahn, H0, TT und N
ohne Versandkosten ab € 50,– in Deutschland

Modellbahn 2. Hand
An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen:
Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos.
Jetzt auch **NEUWARE**.
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 • Sa.: 10.00–14.00
Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17
www.modellbahn-ulm.de • Info@modellbahn-ulm.de
89073 Ulm • Herrenkellergasse 16

Kleinst-Serien Bausätze in Kunststofftechnik
NEU
Kleinst-Serie des BCi-35a (Altenberger Wagen)
in *Nenngröße N* - Ausführung und Zusammenbau wie C4i-35a.
Verbindliche Vor-Bestellung werden sofort entgegen genommen
- Auslieferung Ende 2015 -
Weitere Ausführungen C4 / B4i-35a z.Z. noch lieferbar
Alle Bausätze lackiert und bedruckt
Vertrieb und Versand nur von

Züge & Zubehör
Trains & Accessoires
Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26
info@zuz-modellbahn.com
www.zuz-modellbahn.com
Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 14.30–18 Uhr
Sa. 9.30–13.30 Uhr
Ihr Modelleisenbahn-Fachgeschäft in Grafing b. München
ca. 150 m vom Bhf (S4) entfernt, Richtung/Nähe Marktplatz

Der Lokschuppen Dortmund GmbH
Der Lokschuppen Dortmund GmbH,
Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de
Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos!! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft.
EUROTRAIN

www.modelleisenbahn.com · order@modelleisenbahn.com
Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT GmbH & Co.KG
RIESIGE AUSWAHL ZU ATTRAKTIVEN PREISEN
ÜBER 50.000 ARTIKEL
SEMINARE WORKSHOPS
ONLINE SHOP
ALLE NAMHAFTEN HERSTELLER ;-))
RIESIGE GARTENBAHN-ANLAGE ÜBER 2.000 qm
SECOND HAND SHOP
SERVICE BERATUNG REPARATUR NETTE KOMPETENTE MITARBEITER
EVENT-REISEN
Das Ganzheits-Erlebnis!
FÜR JEDEN MODELLEISENBAHNER
71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31
Tel. +49(0)7151 93 793-0, Mo.-Sa. 09:00–19:00 Uhr
72764 Reutlingen, Metzgerstr. 13
Tel. +49(0)7121 3474 743, Mo.-Fr. 9:30–13:00 u. 14:00–18:30, Sa. 09:30–16:00 Uhr
„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!"

Suche Fleischmann Modus 5653 + 5654. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahnsammlungen aller Spurweiten aus Privat- oder Geschäftsauflösungen. Bitte nur neu- neuwertige Modelle in Originalverpackung anbieten. Seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel.: 06722/9949910, Handy: 0172/2020433, E-Mail: wilfried33@yahoo.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

TT, N, Z gesucht, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Kleinanzeigencoupon anfordern unter Tel.: 08141/53481-152.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen. Ihre Anzeigenabteilung

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Ich suche für die alte Oberleitung von Märklin noch einige Teile. Besonders Maste 7021, Querträger 7016, Fahrdraht 7019, und Drahthalter 7006. Ich erwarte Ihren Anruf. Tel.: 02237/6950475.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche: Buch von Wolfgang Diener, Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930 mit allen Nachträgen bis 1967 , 3. ergänzte Auflage, Reinheim 1999. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen, Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Gesucht! Gute (!!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampfloks, Elloks, Dieselloks, Triebwagen, Betriebsfotos mit Zügen von Deutsche Reichsbahn (alt), Deutsche Reichsbahn (nach 1945), Deutsche Bundesbahn, deutsche Privatbahnen, deutsche Werk- und Industriebahnen. Zeitraum bis ungefähr 1995. Keine PE-Fotos oder Ausdrucke. Gesucht: Ganze Bildsammlungen gegen gute Bezahlung. Auf Wunsch streng vertrauliche Abwicklung. Eisenbahnbildarchiv Jürgen-Ulrich Ebel, Postfach 250, D48284 Telgte.

SONSTIGES

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.kieskemper-shop.de

Verstärkung gesucht! Wir, die Eisenbahnfreunde Viersen suchen Eisenbahn-/Modellbahn-Interessierte, ab ca. 20 J. Wenn Du Lust hast, Dein Hobby in einer Gemeinschaft auszuüben, neue Erfahrungen zu sammeln u. an Ausstellungen teilzunehmen, melde Dich! Kontakt unter Tel.: 0157/86833471 oder www.ig-eisenbahnfreunde-viersen.de.

www.puerner.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.menzels-lokschuppen.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Bayerisch Eisenstein, direkt am Nationalpark, am großen Arber und Grenze Tschechien. Historischer Grenzbahnhof, Localbahnmuseum mit Drehscheibe. Projekt Modellanlagenbau 100 qm ehrenamtlich mitbauen und in bester Bergluft u. herrlicher Landschaft urlauben. Tolle Ferienwohnung ab € 29,50 in Toplage. Anlage Märklin Metall analog. Tel.: 02273/911102 od. 0172/2024666, www.Ferienwohnung-Bayerisch-Eisenstein.de.

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter
https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Rasender Roland, FeWos direkt an der Strecke der Dampfzüge in **Sellin/Rügen**. Gemütliche Wohnungen mit Balkon u. Ausblick auf die Strecke u. den Selliner See. Tel.: 04371/8800890, www.villa-seeluft.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Historisches Domizil an der Bad. Schwarzwaldbahn. Ehem. Wärterposten WP 61 von 1873 bei Triberg-Gremmelsbach. Denkmalgerecht und liebevoll saniert für stimmungsvolle Ferien im Baudenkmal. Tel.: 07724/5314, www.ferien-im-baudenkmal.de.

Modellbahnbörse 12.09., 10–14 Uhr
Altenburg / Likörfabrik, Destille, Am Anger 1–2
Zufahrt über Gerner Straße
Eintritt 2,– €, Kinder frei
Für Speisen und Getränke ist gesorgt
Vollmer/Koch 0174/4110308

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre **www.adler-maerkte.de**

23.08. Gangelt, Bürgerhalle Langbroich
Schulsteg 1
30.08. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
06.09. Bonn Bad Godesberg,Stadthalle
Koblenzer Str. 80
13.09. Neuss, Stadthalle
Selikumer-Str. 25

Marktzeiten 11-16 h

ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Frauen bei der Reichsbahn

Als Arbeitgeber war die Deutsche Reichsbahn eine Männerdomäne. Erst nach dem Überfall auf die Sowjetunion stellen die Umstände das nationalsozialistische Frauenbild auf den Kopf: Die Frauen finden sich in einer Rolle wieder, die den Bahnbetrieb sicherstellt.

112 Seiten, Hardcover, Format 22,0 x 29,0 cm, mehr als 120 Abbildungen
Best.-Nr. 581401 • € 19,95



Einfach bestellen! 08141/534810 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

29.08.: Schwangau, Schlossbrauhaus, Gipsmühlweg 5, Modelleisenbahn – Modellautomarkt, Sa. 11–18 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

05.09.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 10–13 Uhr, 18069 Rostock, Opel Krüger, Hawermannweg 15–19, Reutershagen. Info-Tel.: 0381/7697579.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
06.09.: 12679 Berlin „FreizeitForum" Marzahn, 10–14 Uhr. 12.09. (Samstag): 08056 Zwickau, Stadthalle, 10–14 Uhr. 13.09.: 01069 Dresden, „Alte Mensa", Mommsenstr. 13, 10–14 Uhr. 31.10. + 01.11.: **Verkaufsmesse + Ausstellung**, Dresden, Alte Mensa, jeweils von 10–17 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

131. Berliner Spielzeugbörse
☞ Loewe Saal ☜
In den Ludwig Loewe-Höfen
Wiebestr. 42 • 10553 Berlin-Moabit
So. 13.09.15, 10–15 Uhr
Eintritt 4,– €, Kinder bis 14 Jahre frei ab 13 Uhr halber Eintritt
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling 030/7842346
Mobil: (0173) 3882000

12.09.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de

12.09.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

20.09.: 39. Regensburger Modellbahnbörse, 10–15 Uhr, ESV 1927-Sporthalle, Dechbettener Brücke 2, 93051 Regensburg. Info: B. Heinrich, Tel.: 0157/76415997, info@rswe.de, www.rswe.de

26.09.: Modellbahnbörse von 10–16 Uhr in der Sporthalle, 77694 Kehl-Auenheim.

Große TT-Messe
Publikumsmesse des AKTT zum Tag der offenen Tür der Firma AUHAGEN
Marienberg/Erzgeb., 05./06.09.2015
TT-Modellbahnausstellung und TT-Markt-Präsentation in der Sporthalle am Goldkindstein
Samstag 10.00 bis 17.30 Uhr, Sonntag 10.00 bis 16.30 Uhr
AKTT e.V.
Info: Tel. 03462/210482 • www.aktt.de

26.09.: Modellbahnbörse in 09111 Chemnitz, Bahnhofstr. 51, Moritzhof-Sparkasse, von 10–14 Uhr. Info-Tel.: 03763710902 (ab 20 Uhr).

26.09.: 8. Modellbahn und Modellautotauschbörse in 99510 Apolda von 9–15 Uhr, in der Stadthalle Apolda. Info-Tel.: 0162/6605660 (ab 18 Uhr). www.Apoldaer-Eisenbahnfreunde.de

27.09.: 45. Modellbahn- und Modellautobörse, von 10–16 Uhr, 66386 St. Ingbert, im Schmelzerwald 51a, Schulturnhalle Leibniz-Gymnasium. Info-Tel.: 06897/4254 oder mec-igb@gmx.de.

www.star-maerkte-team.de

27.09.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08405/846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

www.spielzeugbörsen.com

27.09.: Modell-Auto-Börse, 10–14 Uhr, Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Info: www.mac-franken.de

Termine
Modellbahnveranstaltungen
16.08. Recklinghausen, Vestlandhalle
22.08. Sa! Bremen-Messe, Foyer Halle 4
06.09. Wuppertal, UNIHALLE
13.09. Dortmund, Eislaufhalle Revierpark Wischlingen
20.09. Haltern, Seestadthalle
Öffnungszeiten Besucher: 11-15 Uhr!
Weitere Termine unter:
www.bv-messen.de

Verbrauchermessen für Modelleisenbahn, Modellautos & RC-Modellbau
03./04. Okt.´15
MODELLBAU WEST
Castrop-Rauxel, Europahalle + Stadthalle + Freigelände!
14./15. Nov.´15
EuroModell Bremen
Messe Bremen, Hallen 6 + 7

OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773 www.bv-messen.de

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 06. September, SEAS Bürgerzentrum Bruchsal, von 10.30–15.30 Uhr
Samstag, 10. Oktober, Kongresshalle Böblingen von 11–15.30 Uhr
Sonntag, 15. November, Kursaal Bad Cannstatt, von 11–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

16. Aug. 46 Wesel, Niederrhein-Halle, An der Tent
23. Aug. 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str.
23. Aug. 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
30. Aug. 44 Bochum-Wattensch., Gänsereiterhalle, Wattensch. Hellweg
30. Aug. 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
6. Sept. 47 Kamp-Lintfort, Stadthalle, Moerser Str.
13. Sept. 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
20. Sept. 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
27. Sept. 58 Schwerte, Stadtmitte Rohrmeisterei, Ruhrstr.

Wenn nicht anders angegeben, alle Märkte von 11–15 Uhr

... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980
0172/9544662

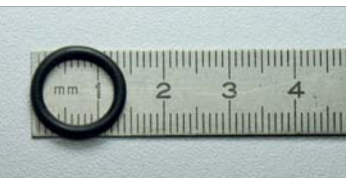
AUS DER IDEENKISTE

Preiswerte „Briketts“ als H0-Ladegut

Nach jahrelangem Suchen habe ich endlich einigermaßen brauchbares Grundmaterial für die preisgünstige Herstellung von Modell-Kohle-Briketts gefunden. Gestoßen bin ich auf einfaches Baumschutz-Gitter, das in vielen Geschäften erhältlich ist. Das Kunststoff-Gitter in der Farbe Schwarz mit rund drei Millimetern Maschenweite wird zum Beispiel für 1,95 Euro von den Mäc-Geiz-Filialen angeboten. Dafür bekommt man eine kleine Rolle mit einem halben Quadratmeter. Die Kunststoff-Gitterstreben habe ich anschließend zu zwei bis drei Millimeter langen Stäbchen geschnitten. Ein wenig weicht die Geometrie der Kunststoff-Modell-Briketts vom Vorbild ab, aber für einen realistischen Eindruck auf der Modellbahn genügt die vorhandene Stäbchenstruktur vollkommen. *Siegfried Bergelt*

Werkzeug modifiziert

Einfache Klemmpinzette zum Löten von SMD-LED



Ein einfacher O-Ring erleichtert die Arbeit sehr.

Es gibt sie schon lange, die SMD-LED, und sie werden immer kleiner, 0402 heißt die für uns Modellbahner kleinste Größe. Sie lassen sich nur noch mit speziellen Hilfsmitteln festhalten und verlöten. Dazu habe ich mir eine kleine Vorrichtung gebastelt. Sie besteht aus einer sehr spitzen Pinzette und einem O-Ring. Der O-Ring wird wie im Foto gezeigt, um das hintere Ende der Pinzette gelegt und gerade so weit nach vorne geschoben, dass die Spitzen noch nicht zusammengedrückt werden. Nun nimmt man mit der einen Hand die Pinzette und klemmt die SMD-LED zwischen den Spitzen fest. Mit der anderen Hand schiebt man den O-Ring so weit nach vorne, dass die Pinzettenspitzen geschlossen bleiben. Aber Achtung: Wenn die SMD-LED nicht genau in der Mitte eingeklemmt ist, kann sie in hohem Bogen wegspringen. Klemmt Sie fest, kann die Pinzette zusammen mit der SMD-LED abgelegt werden, und man hat wieder beide Hände für die Lötarbeit frei. Die Pinzette und die O-Ringe sind für wenige Euro zu beziehen. Damit die Klemmaktion so oft wie möglich gelingt, sollte die Pinzette immer unverschmutzt sein, also möglichst nur für diese feinen Arbeiten reserviert bleiben. Die Größe des O-Rings richtet sich übrigens unter anderem nach der Breite des Pinzettenendes, das O-Ring-Sortiment enthält mehrere Größen. *Hans-Günter Mitschke*

FOTOS: HANS-GÜNTER MITSCHKE



Die voreingestellte Pinzette mit der Gummiring-Fixierung.

Stromabnehmer ohne Oberleitung

Eine kleine Hilfe zur Fixierung der Stromabnehmer

Da die Hersteller von Modell-E-Loks bisher keine brauchbare Lösung anbieten, die Stromabnehmer auf eine störungsfreie Arbeitslage einzustellen, wenn auf der Anlage zwar Masten, aber keine Fahrdrähte vorhanden sind, biete ich als Basteltipp meine Lösung an. Es sieht gleich viel besser aus, wenn die Stromabnehmer nicht flach auf dem Dach zusammengefaltet liegen, sondern in Arbeitslage fixiert sind. Nach der NEM-Norm 202 beträgt diese im Maßstab 1:160 exakt 37,5 Millimeter. Wie auf dem Bild erkennbar, habe ich auf einem kleinen Brett ein N-Gleisstück und einen zweiteiligen Balken aufgeklebt, dessen untere Fläche des Jochs exakt 37,5 Millimeter über der Schienenoberkante liegt. Die Lok wird mit hochgestelltem Stromabnehmer daruntergestellt. Mittels eines Zahnstochers verteilt man nun wenig Sekundenkleber an den Gelenken des Stromabnehmers. Nach dem Trocknen befinden sich die Schleifstücke meiner E-Loks in der gewünschten Arbeitslage. Die Klebestellen sind kaum sichtbar. Auf der Anlage wurden die Durchfahrhöhen der Masten mit 40 Millimetern konsequent eingehalten, so dass ein störungsfreier Betriebsablauf gewährleistet ist. Einziger Nachteil ist, dass beim Abstellen der Loks deren Stromabnehmer nicht mehr eingefahren werden können. *Walter Rauffer*

FOTO: WALTER RAUFFER



GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

In kleinen Metzgereien kennt man Kunden wie Lieferanten noch persönlich. Qualität ist dort somit Vertrauenssache, was man in aller Regel auch schmeckt. Busch liefert eine wertige H0-Replik, die dem Modellbahner nun gleichwohl mundet.

TEIL I

Mit Liebe verwurstet



Blutig mag die Thematik so manchem Modellbahner bereits angesichts jener die Verpackung der Hinterhof-Gebäude zierenden Fotografie erscheinen. Meinem Geschmack entspricht diese Gemetzel-Darstellung übrigens nicht, weshalb ich auf entsprechende Modell-Szenen verzichtet habe. Nicht jeder, der Fleisch isst, möchte wohl unbedingt an die Tätigkeiten hinter den Kulissen einer Metzgerei erinnert werden.

Doch beruhigt es oft, wenn man weiß, die Tiere hatten zuvor kein schlechtes Leben, wurden liebevoll gehegt und gepflegt, was heutzutage leider selten geworden ist. Und für eben jenes Relikt einer guten alten Zeit vor der Industrialisierung der Fleischerzeugung steht Buschs neue H0-Produktlinie „Landmetzgerei Adler". Deren sicher verpackte Komponenten werden einzeln angeboten, so kann sich jeder nach eigenem Gusto seine ganz persönliche Szenerie schaffen. Ein Ausgestaltungsset sowie passende Fahrzeuge runden das sicherlich noch ausbaufähige Programm ab.

Basis ist das Hauptgebäude in Fachwerkbauweise; die anderen stehen diesem jedoch in nichts nach. In Sachen Konstruktion und Passgenauigkeit sind mir während meiner gesamten Modellbauerkarriere noch keine besseren Bausätze begegnet. Diesbezüglich gibt es keinerlei Beanstandungen. Sämtliche Basisteile aus gelaserten MDF-Platten sind perfekt durchdacht, gekennzeichnet und mit einem geradezu idiotensicheren Verdrehschutz ausgeführt: Die intelligenten Verzahnungen passen nämlich nur so, wie die Segmente dann tatsächlich auch zusammengehören! Teile komplett falsch zu montieren, ist somit ausgeschlossen.

Wie ein gutes PC-Spiel erklären sich diese genial gemachten Gebäudebausätze praktisch von selbst, die ausgezeichnet illustrierte Bastelanleitung fungiert hierbei nur noch als Leitfaden. Der Anfänger darf



1

Idiotensicher konstruiert: Die MDF-Plattenteile sind nicht nur stabil, sondern dank optimaler Kennzeichnung auch nicht zu verwechseln. Die individuelle Verzahnung, das Prinzip eines Puzzle-Spiels, lässt ausschließlich solche Teile passen, die auch wirklich an die entsprechende Stelle gehören!



2

Selbstklebend: Die geschäumten Gummi-Sockelmauern glitzern sogar wie Granitgestein.

Die Bauweisen des Gebäudes und der Straßenlampe erwecken den Eindruck einer Szenerie aus den neuen Bundesländern. Die weitere Gestaltung rundet jene Atmosphäre ab.

sie sich vor Baubeginn aufmerksam durchlesen, lernt auf diese Weise viel allgemein Brauchbares über das Konzept der Lasercut-Bauweise. Somit kann man sogar von

Mustergültiges Konzept, pädagogisch wertvoll

einem pädagogischen Wert der Bausätze schwärmen, denn eine derartige Qualität macht schlichtweg Lust auf mehr! Ein sehr guter Einstieg ins Hobby.

Man benötigt nahezu kein Werkzeug, da sich sämtliche Teile kinderleicht aus den Trägerrahmen brechen lassen. Geklebt wird mit dem Lasercut-Kleber oder einem schnell abbindenden Weißleim; einige MDF-Teile habe ich zudem mit Sekundenkleber geheftet, Kunststoffteile mit herkömmlichem Plastikkleber verbunden. Ein Bastelmesser ist sinnvolles Hilfsmittel, um diese aus den Spritzrahmen zu lösen. Dachrinnen-Fallrohre befestigt man am besten mit gelförmigem Sekundenkleber punktuell an den Gebäuden. Die Sockelmauern des Fachwerkhauses bestehen aus einem geschäumten Gummimaterial, das rückseitig übrigens selbstklebend beschichtet wurde. Dessen Verarbeitung gestaltet sich somit äußerst komfortabel.

Den konstruktiven Stärken der Bausätze stehen auf anderer Ebene dennoch gewis-



3 **Passgenau: Das Fachwerk wurde aus echtem Holz gelasert, die Füllstücke sind aus Karton.**



4 **Patinierung schafft Kontraste, robuste Fenster- und Türteile trüben den Gesamteindruck.**



5 **Wermutstropfen: Eine Laden-Einrichtung fehlt im Set; sie wurde fotorealistisch improvisiert.**


6

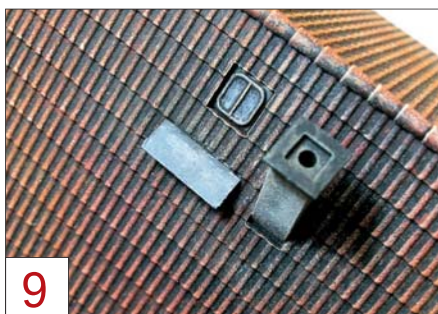
Dass das Haus bewohnt aussieht, wurden aus Klopapier und Buntpapier Vorhänge gebastelt.


7

Intelligent: Das universell verwendbare Dachrinnen-System wird in Holz-Nute eingesteckt.


8

Überall Plastikglanz: Mit Hilfe einer Pinzette wird der Tritt für den Kaminfeger angebracht.


9

Nun wirkt's: In Lasur- und Graniertechnik erhielt unser Dach ein authentisches Aussehen.

se Schwächen gegenüber. Die Farbgestaltung mancher Teile ab Werk erscheint vor allem auch angesichts der Verkaufspreise dieser Bausätze recht unausgegoren. Beispielsweise ist das Plastik-Rot des Haupthaus-Daches unschön und bedarf eigentlich einer Nachbehandlung. Ebenso künstlich wirkt die glänzend aufgedruckte Karton-Mauer der Nebengebäude, die doch sehr an die alten Kombi-Bausätze aus Karton und Kunststoff erinnert, welche Faller noch bis in die 1980er-Jahre hinein anbot.

Unverständlich auch, warum Busch den Füllstücken für das Fachwerk die gleiche weiße Farbe verlieh wie Fensterrahmen, Türen und Metzgereischild. Es fehlt somit

Eine Farbbehandlung ist sehr empfehlenswert

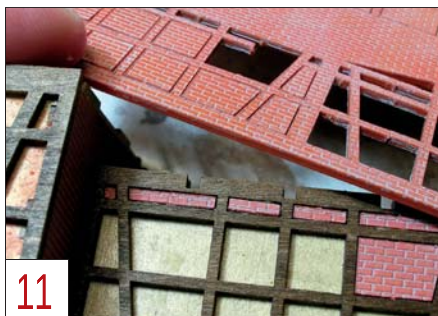
jedwede Kontrastwirkung, was zur Folge hat, dass ein nicht nachbehandeltes Gebäude simpel und insgesamt wie aus einem Guss wirkt – sprich, man könnte bereits angesichts der Packungs-Abbildung meinen, pro Fassadenseite sei auf ein einziges (Fenster und Türen gleichsam beinhaltendes) Kartonteil lediglich ein gelasertes Fachwerk aufgeklebt worden... Keine Spur vom tatsächlich getriebenen Aufwand, sämtliche Fächer einzeln auszufüllen! Aus dieser unvorteilhaften Gesamtwirkung leitet sich meine Entscheidung ab, die Fassade vor Einbau der Fenster- und Türrahmen mit einer dezenten Schmutzlasur abzudunkeln. Danach sieht man überhaupt erst, dass Fenster und Türen, die übrigens gerne etwas feiner hätten ausfallen dürfen, extra eingebaut wurden.

Radikal verschwinden ließ ich auch besagte glänzende Mauer am Nebengebäude (Bild 13, unten). Hier wurde einfach das



10

Keineswegs geätzt, sondern gelasert: Das vermeintliche Metall-Schild besteht in Wahrheit aus Karton, ist aber überraschend robust. Schaufenster-Plakate im für Metzgereien typischen Stil liegen dem Bausatz bei; man muss sie allerdings erst noch ausschneiden.


11

Zum Splittern neigt das harte Backsteinmauern-Material. Ausgefugt wirkt es viel besser.


12

Schichtwechsel: Unterfütterungskarton wird mit Dispersionsspachtel und -farbe verputzt...


13

... und überdeckt letztlich die gedruckte Kartonmauer, die an alte Faller-Zeiten erinnert.

Fleischbeschau: Die für eine Landmetzgerei gewaltig anmutende Anzahl lebender und toter Schweine schleust man diskret durch den Hinterhof.



Patinierung schafft Authentizität. Der Farbton orientiert sich an der überdeckten Mauer.



Extrem winzig: Der Aufwand zur Anfertigung der Kran-Laufkatze erscheint arg übertrieben.



Noch ungealtert: Der schöne Schweinestall, ein Echtholz-Modell ohne Fehl und Tadel.

raue Unterfütterungs-Kartonmaterial nach oben gebracht und mit einer Mischung aus Dispersionsspachtel und Farbe verputzt. Erst im eingebauten Zustand erfolgte dann die effektvolle Patinierung in Lasur- und Graniertechnik. Die Backstein-Platten wurden bereits vor dem Einbau ins gleiche Nebengebäude mittelgrau ausgefugt.

Nur einer minimalen Patinierung bedurfte der herrliche hölzerne Schweinestall, der sich ohne jeden Zweifel auch einzeln oder in Kombination mit anderen Gebäuden verwenden lässt. Er ist nicht zwingend an die Metzgerei gebunden.

Die Laden-Einrichtung fehlt leider im Bausatz

Bei allem seitens Busch im zugehörigen Detaillierungsset getriebenen Aufwand mit Schlachtschüsseln, Schweinehälften und anderen Dingen vermisst man doch das Wichtigste, nämlich eine Inneneinrichtung für das Ladengeschäft! Meine eigene Freude beim kunstgerechten Verwursten sämtlicher Komponenten wurde nicht von der Notwendigkeit des Einfärbens, sondern speziell von diesem Umstand getrübt. Im Internet fand sich letztlich ein Bild, das sich als Fotokulisse anpassen ließ.

Unter #kunstmichiworld 006, 008, 011 und 014 gibt es auf Youtube übrigens Videos, die Beiträge zur Landmetzgerei und dieser Umsetzung enthalten. Der zweite Teil im MEB beschäftigt sich mit der Gestaltung des Dioramas. □ *Michael R. Gauß*

FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS

Der Geselle winkt das Frischfleisch ein: Ihre letzten Stunden oder Tage werden die schlachtreifen Tiere im hölzernen Schweinestall verbringen.



Viel Licht fällt bei der Seitenansicht unterhalb des Kessels durch das feine Fahrwerk. Das wirkt überzeugend.

FOTO: RAINER ALBRECHT

Märklin präsentiert mit dem neuen Insider-Modell der 18 537 eine Lok der letzten S 3/6-Bauserie von Henschel. Nur für kurze Zeit war das große Vorbild ...

Königin der Allgäubahn

Eine bayerische S 3/6 war die 18 537 eigentlich nicht mehr, denn sie wurde, nach dem Konkurs der Münchner Lokfabrik J.A. Maffei, im Jahr 1930 bei Henschel in Kassel gebaut. Anschließend gelangte sie zum Bw Osnabrück, und es sollte noch 26 Jahre dauern, bis sie bayerischen Boden unter die Räder bekam. Nach einem Jahr in Norddeutschland kam die Lok zum Bw Mainz. Dort bespannte sie unter anderen den

Die längste Zeit nicht in Bayern

ranghöchsten Zug der damaligen Zeit, den FFD 101/102 „Rheingold". Von 1946 bis 1956 war 18 537 im Bw Darmstadt heimisch, dem größten 18.5/18.6-Bw der 50er-Jahre. Die Rheinstrecke gehörte weiterhin zum Einsatzgebiet. Erst die Elektrifizierung verdrängte die Maschine schließlich nach Bayern, wo sie ab Juli 1956 dem Bw Lindau zugewiesen wurde. Zwei Jahre lang war sie nun, zusammen mit den von der DB umgebauten 18.6 auf der Allgäubahn zu sehen, doch der Stern der letzten S 3/6 begann immer schneller zu sinken. Die Beheimatung Ende 1958 im Bw Augsburg war nur noch von kurzer Dauer, dort wurde 18 537 im Februar 1960 z-gestellt und am 14. Juli desselben Jahres ausgemustert.

Märklin hat sein Modell laut Anschriften trotzdem im Bw Augsburg stationiert, weil zu dieser Zeit das dritte Spitzenlicht sicher angebaut war. Doch auch von der Schwaben-Metropole aus war die 18.5 wohl noch teilweise in Richtung Bodensee auf der herrlichen Allgäubahn unterwegs. Den ersten Teil eines dazu passenden Modellvorschlags präsentieren wir Ihnen ab Seite 76.

Wichtiger als derartige Stationierungs-Fragen sind den Modellbahnern allerdings das Aussehen und die Betriebseigenschaften eines Modells.



FOTO: RAINER ALBRECHT; MONTAGE: BAUER-PORTNER

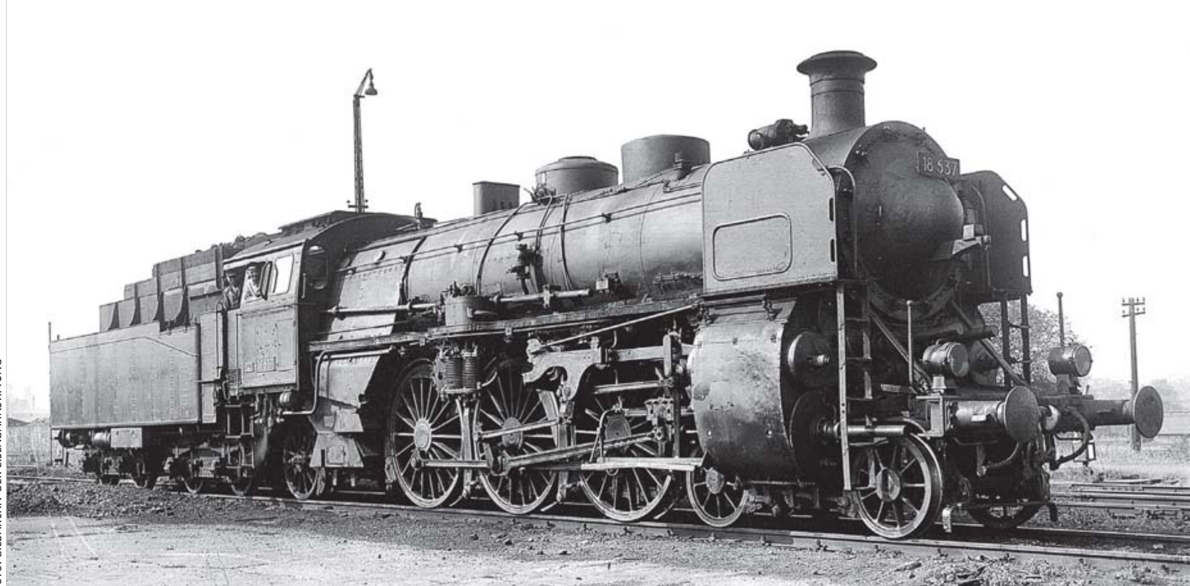


FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

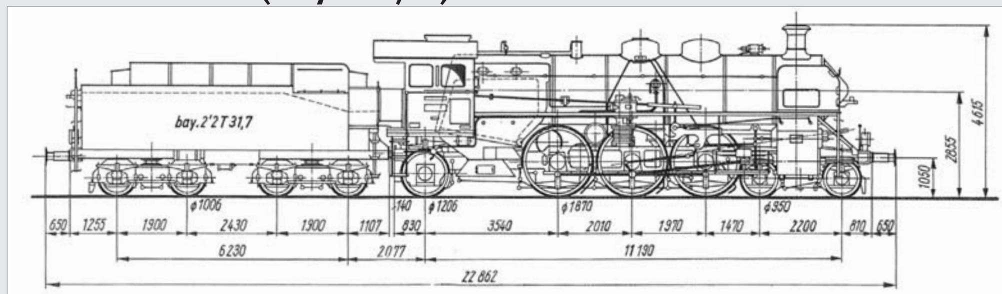
Die Grundlage unserer Fotomontage unten: Carl Bellingrodt portraitierte das Vorbild der Märklin-Lok, das 1949 im Bw Darmstadt beheimatet war.

Insgesamt gesehen ist die neue Märklin-S3/6 rundum gelungen. Dazu tragen ausgewogene Proportionen und das saubere Finish mit mattglänzender schwarzer Lackierung wesentlich bei. Die Gesamthöhe fällt bis auf ein Zehntel maßstäblich aus, und auch die Radstände stimmen weitestgehend mit dem Vorbild überein. Sämtliche Radsatz-Durchmesser sind einen Tick zu klein ausgefallen. Wie immer liegt der Pufferträger zirka einen Millimeter zu hoch. In unserer Bildmontage, die dem weitwinkelig aufgenommenen Original angepasst wurde, sehen die Laufradsätze des Modells aufgrund der Verzerrung etwas klobiger aus, als sie bei normaler Betrachtung wirken. Allerdings müssen die Räder den Erfordernissen eines Modellbetriebs, mitunter sogar noch auf alten Märklin-Gleisen, Rechnung tragen. Verglichen mit dem Original zeigen sie daher entsprechende Unterschiede. Ansonsten kann die 537 von Märklin dem Vergleich durchaus standhalten, sind doch alle wesentlichen Kesseldetails des Vorbilds auch an der 1:87-Verkleinerung nachgebildet. Bis auf den Handlauf am Kessel sind alle Leitungen und Griffstangen aus Kunststoff angesetzt. Beim Testmodell konnten keine verbogenen Teile

Aus gleicher Perspektive stellt sich die neue Märklin-S3/6 dem Vergleich. Sie zeigt sich allerdings im Zustand um 1960, mit drittem Spitzenlicht.

MESS- UND DATENBLATT

Baureihe 18.5 (bay. S 3/6) von Märklin



ZEICHNUNG: ARCHIV MEB



STECKBRIEF

Hersteller: Märklin
Bezeichnung: 18 537 der DB
Nenngröße/Spur: H0
Stromsystem: Zweileiter-Wechselstrom, digital (mfx+)
Konstruktionsjahr: 2015
Epoche: III, um 1960
Artikelnummer: 39030
Gehäuse: Metall (Kessel)/Kunststoff (Führerhaus, Tender)
Fahrgestell: Metall
Gesamtgewicht: 435 Gramm
Preis: 449,95 Euro (UVP)



ELEKTRIK

Stromabnahme: Mittelschleifer, Massekontakt über neun Radsätze, ein Radsatz federnd
Beleuchtung: LED-Spitzenlicht, Führerstand, Feuerbüchse
Schnittstelle: 21-polig



MECHANIK

Antrieb: Motor mit zwei Schwungmassen im Kessel, über Schneckengetriebe auf dritten Kuppelradsatz
Haftreifen: Zwei



SERVICE

Gehäusedemontage: Nach Lösen von vier Schrauben im Lokrahmen einfach, zwei Schrauben im Tender
Zurüstteile: Figuren, Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Knappes mehrsprachiges Handbuch mit Erläuterung der Pflegearbeiten, Digitalfunktionen und Ersatzteile

v_0 = umgerechnete Geschwindigkeit
s_0 = Auslaufweg

Fahrwerte	Fst	v_0 (km/h)	s_0 (cm)
v_{min}	1	0,5	-
v_{max}	128	169	6
v_{max} Vorbild	95	120	2

Maßvergleich	Vorbild	1:87	Modell
LüP	22862	262,8	266
Achsstand Lok	11190	128,6	129
Treibrad-Ø	1870	21,5	20,2

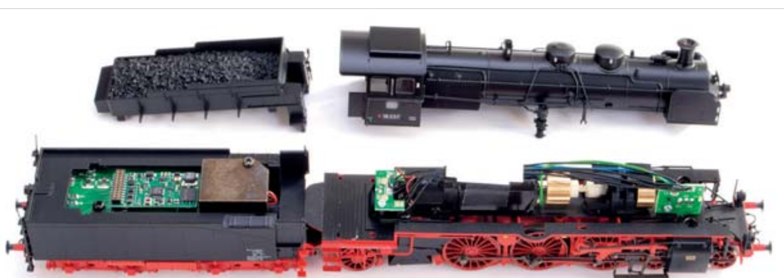
festgestellt werden, lediglich eine Leitung auf der Heizerseite war durch Schwimmhäute verunziert. Den guten Eindruck der Lokfront trüben leider die etwas nach innen stehenden und zu dick geratenen Windleitbleche. Am Umlauf der Modell-Lokführerseite fällt beim Bildervergleich die einfache Luftpumpe ins Auge. Beim Vorbild war die Doppelverbundpumpe in den 50er-Jahren gegen die modernere Bauart ausgetauscht worden. Das Fahrwerk und insbe-

Die 18.5 ist stimmig und ansprechend

sondere die brünierte Metall-Steuerung sind sehr fein ausgefallen, die Sechskantschrauben bleiben allerdings ein Märklin-Merkmal. Wie bei vielen Modellen stören die unterschiedlichen Rot-Farbtöne etwas.

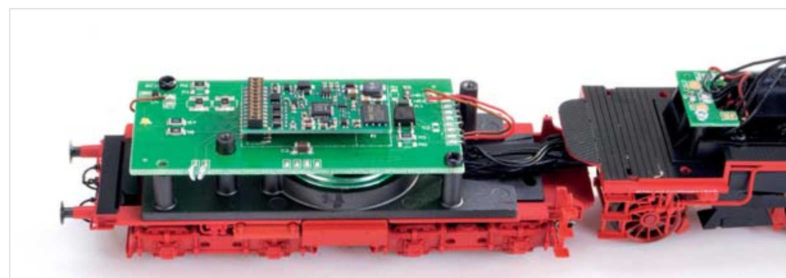
Im Gegensatz zur jüngst ausgelieferten 50 mit Kabinentender ist die beidseitig kulissengeführte Lok-Tender-Kupplung der 18.5 nicht verstellbar. Der Abstand zum langen bayerischen 2'2T 31.7-Tender ist angemessen und bleibt durch ein Übergangsblech gut kaschiert, aber unveränderlich. Die Fahreigenschaften der Lok sind überzeugend, sie läuft auch bei der nur etwas über der NEM-Empfehlung liegenden Höchstgeschwindigkeit angenehm leise. Der Antrieb erfolgt auf die dritte Kuppelachse. Die beiden anderen Kuppelradsätze, von denen der mittlere federnd gelagert ist, werden über die Stangen mitgenommen. Die Digitalfunktionen sind umfangreich und bieten beispielsweise eine Führerhausbeleuchtung und eine flackernde Feuerbüchse. Auch die Rauchfunktion ist schaltbar. Beim Sound gefallen die (endlich!) bayerisch klingenden unterschiedlichen Pfiffe. Der Auspuffschlag tritt gegenüber anderen Kesselgeräuschen (Pumpe, oder Injektor) in der Lautstärke zu sehr zurück. Eine Änderung der entsprechenden CV-Werte ist mangels Dokumentation nur etwas für Spezialisten. Der mfx+-Decoder ermöglicht in Verbindung mit der Central-Station 2 (CS 2) die bekannten Führerstands- und Spielfunktionen.

Abgesehen von einigen zum Teil vermeidbaren Ungereimtheiten bietet die neue Märklin-S 3/6 sehr hohe Qualität, die allerdings auch ihren Preis hat. □ *Andreas Bauer-Portner*



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Nach dem Öffnen von vier Schrauben gelangt man an das Lokinnere. Zu sehen sind die zwei über einen Kardan verbundenen Schwungmassen.



Im neu konstruierten Tender sind Digitalplatine und Lautsprecher eingebaut. Am Führerhausboden ist das Übergangsblech zu erkennen.



Ganz exzellent wurden die Lokfronten getroffen. Die Scheiben sind glasklar und sitzen perfekt. Angenehm fein: die Scheibenwischer.

Innerhalb der Traxx-Familie findet sich ein Modell für jeden Zweck, darunter auch die F 140 MS für den kontinentalen Verkehr, die Roco nun als H0-Modell anbietet.

Grenzgänger

Kaum ein Design prägt den aktuellen Bahnverkehr mehr als die Formgebung der Traxx-Lokomotiven aus dem Hause Bombardier. Was jedoch von außen oftmals zum Verwechseln ähnlich sieht, unterscheidet sich im Inneren teils erheblich. Im Traxx-Portfolio befinden sich Lokomotiven für den Personenverkehr oder reine Güterzugmaschinen, solche, die auf ein Landessystem zugeschnitten sind und jene, die für den grenzquerenden Transport konzipiert wurden, wie die Maschinen des Typs F 140 MS, die Roco nun als 1:87-Modell umsetzte. Die Plattform F 140 MS bietet die Möglichkeit, Lokomotiven für bis zu vier Stromsysteme auszurüsten und mit den erforderlichen landestypischen Zugsicherheitseinrichtungen auszustatten. Bei der DB AG und vielen Leasing-Gesellschaften rollen die Loks als Baureihe 186, bei der BLS (Lötschbergbahn) kennt man sie als 486.

Zu den ersten Roco-Exemplaren gehören diese beiden Maschinen: 186 336 der DB AG, die laut gut lesbarem Anschriftenfeld eine Zulassung für Deutschland, Frankreich und Belgien besitzt, sowie 486 510 der Lötschbergbahn, der es erlaubt ist, die Schienenwege der Schweiz, Deutschlands, Österreichs und Italiens zu nutzen. Das ist der erste Pluspunkt der Roco-Neukonstruktion. Nicht nur die Länderkennzeichnung ist gestochen scharf. Alle Anschriften lassen sich zumindest mit einer Lupe leicht entziffern. Die außerordentlich hohe Druckqualität erkennt man noch sehr viel deutlicher an der Lötschbergbahn-486 mit ihrer markanten Werbebeklebung. Von ebensolcher Güte zeigt sich auch die Lackierung: ohne Einschlüsse und mit messerscharfen Farbtrennkanten.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 73650/73651
- **Antrieb:** Mittelmotor mittels Kardanwellen und Getriebe auf vier Achsen
- **Schnittstelle:** NEM 652
- **V_{max}:** 245 km/h bei 12 Volt
- **Haftreifen:** Zwei
- **Fahrwerk/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Gewicht:** 528 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Rot/Weiß-Wechsel mit LED
- **Preis:** 239 Euro (UVP)





Die Dachausrüstung ist vollständig und die Stromabnehmer hinterlassen einen guten Eindruck. Die Dachleitungen vertrügen allerdings ein wenig Patina.

Den Lokkasten der zweiten Traxx-Generation haben die Roco-Konstrukteure gut wiedergegeben. Alle wichtigen Strukturen sind zu finden: Die Drehgestellblenden zeigen zahlreiche Details und der Raum zwischen den Achsen, wo sich diverse Versorgungseinrichtungen befinden, wurde vollständig nachgebildet. Unter dem Lokkasten entdeckt man die Zug- und Druckstangen, die allerdings nicht an den Drehgestellen befestigt sind. Zierliche Scheibenwischer und Griffstangen aus Draht tragen zum guten Eindruck bei.

Die Dachausrüstung ist vollständig und die vier vorbildgerecht unterschiedlichen Stromabnehmer sind angenehm fein ausgefallen. Den Isolatoren und Dachleitungen gelingt es jedoch nicht, ihre Plastikeigenschaft zu verleugnen. Die beiden feinen Lüftergitter auf dem Dach hingegen können überzeugen.

Die Fahreigenschaften sind insgesamt in Ordnung. Bei knapp zwei Volt setzt sich die 186 mit 7 km/h in Bewegung und erreicht bei zwölf Volt eine deutlich zu hohe Maximalgeschwindigkeit von 245 km/h. Das ist zwar mehr als 100 km/h schneller als beim Vorbild, aber der Auslauf von 45 Zentimetern aus der Höchstgeschwindigkeit vermag zu beeindrucken. Überhaupt nicht mehr zeitgemäß ist allerdings die achtpolige Schnittstelle nach NEM 652.

Rocos 186 ist ein äußerlich gelungenes Modell mit kleinen Schwächen: Höchstgeschwindigkeit und Schnittstelle. □

Stefan Alkofer

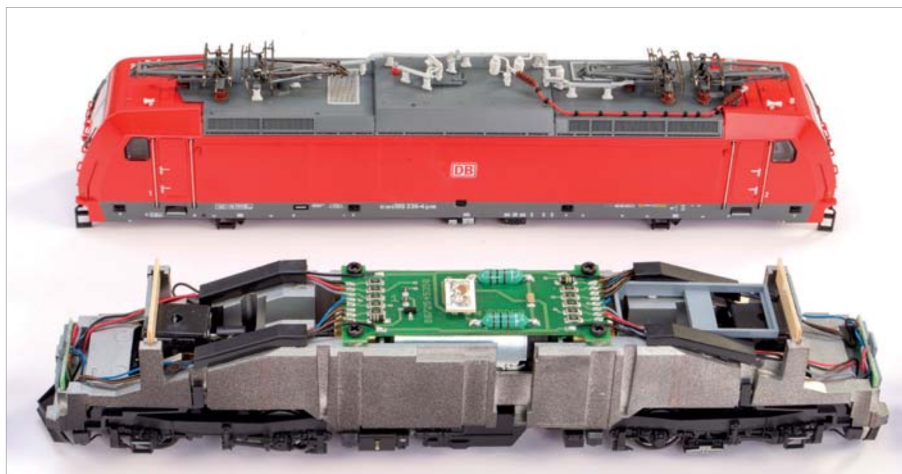


FOTO: RAINER ALBRECHT

Das Innenleben der Roco-Traxx ist aufgeräumt. Das größte Ärgernis sitzt in der Mitte der Platine: eine achtpolige NEM 652-Schnittstelle, die im Jahr 2015 schlichtweg veraltet ist.



Eine durchaus realistische Begegnung: Die BLS-Lok könnte auf deutschen Gleisen auf eine 186 der DB AG treffen.

Von allen wichtigen DB-Baureihen existieren heute gute H0-Modelle. Bei einer Brawa-Neukonstruktion kann es nur darum gehen, noch einmal deutlich besser zu werden.

Am Limit



Das geätzte Kühlergitter mit abgerundeten Ecken macht die schwächere Version der V 100 (Baureihe V 100.10) sofort erkennbar.

Die Frage kann nur lauten: Wurde dieses ambitionierte Ziel auch erreicht? Was hat die Brawa-V 100, das der Konkurrenz fehlt? Offensichtlich haben die Brawa-Konstrukteure ihr Vorbild mehr als genau inspiziert. Es ist erstaunlich, welche Details man am Modell kennenlernt, die man – zumindest bei flüchtiger Betrachtung – an der großen V 100 noch gar nicht wahrgenommen hatte. Zur Grundausstattung eines Supermodells gehören selbstverständlich feine Lüfter- und Kühlergitter. Alle wurden von Brawa in größtmöglicher Maßstäblichkeit als filigran geätzte Bauteile ausgeführt, das Lüftergitter auf dem Vorbau gibt den ungehinderten Blick auf den Rotor frei, der beim getesteten Analog-Modell nicht angetrieben ist, wohl aber bei einer angekündigten Digital-Version. Was am Aufbau alles an winzigen Scharnieren, Griffen oder Abdeckleisten nachgebildet wurde, ist erstaunlich. Die Griffstangen an den Vorbauten und am Führerhaus sowie die Hebel an den großen Schiebetüren des Motorvorbaus sind aus dünnem Kunststoff angesetzt, aus demselben Material bestehen auch die Haltestangen an den Aufstiegen. Leider sind diese Anbauteile, obwohl in 1:87 umgerechnet etwas zu dick, sehr bruchgefährdet. Sehr gut wirken die Lampeneinfassungen mit dünnen silberfarbenen Ringen.

Der Führerstand ist komplett eingerichtet und auch beim Analog-Modell beleuchtet. Das ist nicht ganz vorbildgerecht, sieht aber im Modellbetrieb gut aus.

Ein echter Clou ist allerdings das Fahrgestell, nicht nur in optischer, sondern auch in technischer Hinsicht: Passend zum Gehäuse ist auch die Detaillierung der Drehgestelle ein reiner Augenschmaus. Hier findet

Die Fahrgestellnachbildung sucht ihresgleichen

sich alles, was an Leitungen und angesetzten Bauteilen (beispielsweise die Sifa) nachzubilden war. Die Pufferträger (mit Federpuffern) sind mit beiliegenden Zurüstteilen zu bestücken, leider sind die Montagebohrungen nicht ganz passgenau. Die perfekte Nachbildung des Antriebsstranges, mit den Gelenkwellen und Achsgetrieben, sowie der Bremsanlage lässt sich in der Seitenansicht fast nur erahnen. Erst die Modell-Nachahmung einer tragischen Entgleisung mit umgekippter Lok ermöglicht erkenntnisreiche Einblicke in die Antriebstechnik. Die Drehgestelle sind, das ist bemerkenswert, federnd und kippbar gelagert, was der Lok im Zusammenspiel mit dem hohen Gewicht zu tadellosen Betriebseigenschaften auch vor schweren Zügen verhilft. Im Anfahrverhalten zeigte sich das Modell jedoch etwas unwillig und setzte sich oft erst bei fast drei Volt ruckartig in Bewegung. Das ist angesichts der vielen Modellbahner, die weiterhin auf analogen Betrieb Wert legen, etwas schade.

Das Öffnen der Lok, etwa um zur Schnittstelle zu gelangen, ist problematisch. Die Vorbauten sitzen extrem stramm auf dem Chassis, hier ist höchste Vorsicht geboten.

Dennoch ist die neue Brawa-Lok in Anbetracht des Gebotenen den aufgerufenen Preis ohne Zweifel wert. ☐ *abp*



Auch das Lüftergitter auf dem Motor-Vorbau sucht in seiner Feinheit seinesgleichen.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Bemerkenswerte Unteransicht: Mit einer derartig kompletten Detaillierung von Antriebsstrang, Bremsanlage und Drehgestellen erweist sich das Brawa-Modell der V 100 als Spitzenprodukt.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Bestellnummer:** 42800 (DC analog)
- **Antrieb:** Mittelmotor mittels Kardanwellen und Getriebe auf alle Achsen
- **Schnittstelle:** MTC 21
- **V_{max}:** 142 km/h (Vorbild 100 km/h)
- **V_{min}:** 7 km/h bei 2,2 Volt
- **Haftreifen:** Zwei
- **Fahrwerk/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Gewicht:** 307 Gramm
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel
- **Preis:** 179,90 Euro (UVP)



Die Neukonstruktion kam fast zwangsläufig: Brawas hochdetaillierte Umbauwagen brauchten dringend ein adäquates Zugpferd.


Von vorne ist die schlanke, sich verjüngende Form des Wagenkastens besonders gut zu erkennen.

Mit dem VT 137 122 von 1935 setzt Brawa einen seinerzeit modernen Vorkriegs-Triebwagen in 1:87 um.

Leichtbau aus Görlitz

Um ihre Triebwagen auch auf Hauptbahnen freizügiger einsetzen zu können, verlangte die DRG in den 1930er-Jahren nach einer Erhöhung der Geschwindigkeit neu zu bauender Triebwagen gegenüber den nur 60 km/h laufenden Vorgängern VT 853 bis 861 und VT 866 bis 871. Die Waggon- und Maschinenbau-AG Görlitz (WUMAG) entwarf daraufhin bei konsequenter Anwendung des Leichtbaus einen zehn Tonnen leichteren und 80 km/h schnellen Triebwagen. Maybach hatte zunächst einen neuen, 129 kW (175 PS) starken Dieselmotor beigesteuert, der bei späteren Lieferungen durch einen 155 kW (210 PS) starken Motor gleicher Herkunft ersetzt wurde.

Das Brawa-Modell ist die Nachbildung des 1935 in Dessau gebauten VT 137 122 aus der letzten Lieferserie sowie des in Uerdingen gebauten Beiwagens 147 122 aus dem Jahr 1933. Letzterer ist in Wittenberge erhalten und befindet sich aktuell in Aufarbeitung. Der Triebwagen war bis 1968 im Bestand der DR.

Das Modell im Maßstab 1:87 fällt durch seine präzise Detaillierung auf. Wer





Angesichts der Görlitzer Leichtbau-Drehgestelle können Technikfreunde auf Entdeckungstour gehen. Bei den fein strukturierten Tritten ist aber Vorsicht geboten: Sie fallen leicht ab.

meint, an einem Triebwagen gäbe es kaum Einzelheiten, wird eines Besseren belehrt. Die zahlreichen Dachlüfter sind durchbrochen, die Trittstufen (nicht geätzt, sondern aus Kunststoff!) ebenso. Doch Vorsicht, diese fallen beim Angreifen leicht ab. Man berührt sie besser nicht. Die Drehgestelle, insbesondere die Laufgestelle, sind sehr filigran und werden auch anspruchsvolle Modellbahner und Sammler zufriedenstellen können. Die Bremsausrüstung, Batteriekästen und sonstige Technik unter dem Rahmen sind nahezu vollständig nachgebildet.

Die Stirnseiten des DR-Beiwagens hat Brawa im Gegensatz zu anderen erhältlichen Varianten angepasst: Sie zeigen eine Schlussbeleuchtung kleineren Durchmessers und auch andere Schlussscheibenhalter.

Die getestete Digitalvariante zeigte beste Fahreigenschaften. Die Beschleunigung verläuft über eine angepasste Regelkurve mit Pausen parallel zu den Schaltgeräuschen. Neben dem obligatorischen Motorgeräusch bietet der neu entwickelte PluX22-Decoder von Doehler & Haass zwei Pfeifgeräusche, den Ton der Glocke, das Bremsgeräusch, Spurkranzschleifen, Kupplungsgeräusch und einen Schaffnerpfiff. Das Modell beherrscht sechs Lichtfunktionen. Das Rangierlicht entspricht allerdings nicht der DR-Vorschrift (ein weißes Licht pro Seite). Spitzen- und Schlusslicht erscheinen in der richtigen Farbe, sind aber am Triebwagen deutlich zu grell. Der Triebzug ist mit eingeschränkter Funktionalität auch analog verwendbar.

Beide Fahrzeuge besitzen eine kulissengeführte Kupplung. Auch der Beiwagen ist beleuchtet, hat aber eine unabhängige Stromabnahme.

Die Konstruktion erscheint durchdacht und aufgeräumt. Zerlegt werden sollte der Triebzug aber besser nicht: Abfallende Kleinteile, beispielsweise die winzigen, unverzichtbaren Federn zur Stromübertragung, können dabei schnell verloren gehen. □ *Olaf Haensch*



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Ohne Werkzeug sind VT und VB zerlegbar. Auf den Sitzbänken der Inneneinrichtung findet sich die Lattenstruktur des Vorbilds. Auch die Führerstände sind detailliert eingerichtet.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 44360
- **Antrieb:** Motor im Drehgestell wirkt auf zwei Radsätze
- **Decoder:** Doehler & Haass
- **Digitalfunktionen:** 16
- **V_{max}:** 80 km/h (Vorbild 80 km/h)
- **Haftreifen:** Zwei
- **Fahrwerk/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Gewicht (VT/VB):** 205/148 Gramm
- **Anleitung:** Zwei ausführliche Faltblätter
- **Preis:** 429,90 Euro (UVP)



Der WUMAG-Triebzug von Brawa ist ein neues Glanzlicht für Triebwagenfreunde.



Besonders die im Valousek-Farbkleid gehaltene 1046 009 macht auf jeder neuzeitlich orientierten ÖBB-Anlage eine gute Figur.

Vor allem in Österreich gab es einst einen Trend zu Lokomotiven mit integriertem Dienstabteil. Die Reihe 4061 von Rivarossi sorgt nun auch auf H0-Anlagen für etwas Abwechslung.

Variantenreicher Gepäckträger

In den 1950er-Jahren beschafften die ÖBB eine leichte E-Lok für den Städteschnellverkehr. Ähnlich dem Konzept der in Österreich bereits verbreiteten Dampf- und Diesel-Gepäcktriebwagen erhielten die Maschinen ein großes Gepäck- und Zugführerabteil. Folglich wurden sie zunächst als Triebwagen klassifiziert und erhielten die Reihenbezeichnung 4061. Später, nachdem das Gepäckabteil immer weniger genutzt wurde, zeichnete man die 25 Maschinen zur E-Lok-Reihe 1046 um.

Beide getesteten Modelle geben die Ursprungsvariante mit altem Lokkasten und großen Lampen wieder. Löblicherweise wurden von Rivarossi die Unterschiede zwischen erster und zweiter Bauserie berücksichtigt. Das Modell der tannengrünen 4061.23 gibt den Ablieferzustand des Vorbilds wieder, während sich die im Valousek-Design gehaltene 1046 009 im Erscheinungsbild der 1990er-Jahre präsentiert. Die Proportionen sind gut getroffen, Farbgebung und Beschriftung liegen auf höchstem Niveau. Vor allem die Epoche-V-Maschine überzeugt mit sauberen Farbtrennkanten. Auch die exakte Gravur des Lokgehäuses und der Drehgestellblenden ist ohne Makel, viele Anbauteile wie Griffstangen und Scheibenwischer sind angesetzt und überwiegend aus Metall gefertigt. Die Stromabnehmer sind sehr zierlich ausgefallen, erfordern beim Auf- und Abbügeln aber eine sorgfältige Handhabung.

Die Modelle erreichen bereits bei rund 9,5 Volt die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h. Bei zwölf Volt werden 167 km/h erreicht, beide H0-Loks bleiben dabei angenehm leise. Schleichfahrten über Weichenstraßen bereiten ihnen keine Probleme. Die analogen Fahrzeuge sind mit 21-poliger Schnittstelle nach NEM 660 ausgerüstet und für Sound vorbereitet. □ *Alexander Bergner*



An der unterschiedlichen Anordnung der Hauptschalter und der Lüfter lassen sich erste (oben) und zweite Bauserie erkennen.



Das Modell gibt die Lokfront des Vorbilds sehr gut wieder. Schön ist die Nachbildung der Originalkupplung, die man einhängen kann, aber nicht muss.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gelungene Modellumsetzung; ansprechende Details*

KONTRA: *Etwas zu schnell; empfindliche Stromabnehmer*

BESTELLNUMMER: *HR2582 (grün, Ep. III); HR2542 (Valousek, Ep. V)*

PREIS: *je 229,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar



Ein zeitgemäßes Modell der kräftigen und universell einsetzbaren Personenzug-Neubaulok der DR füllt eine wichtige Lücke im TT-Angebot.

Nach dem 2014 erschienenen Modell der DR-Baureihe 35.10 legt Tillig nun die Ursprungsversion der DR-Neubaulok als Baureihe 23.10 nach. Am TT-Modell wurden dabei entscheidende Änderungen vorgenommen.

Alles eine Frage des Tenders

Das Erscheinen der ersten neu konstruierten Tillig-Modelle der Baureihe 35.10 entfachte unter den TT-Fans eine teilweise lebhafte Diskussion. An das gut gelungene Lokmodell wurde ein Tender gekuppelt, der zu berechtigter Kritik Anlass gab. Wesentliche Merkmale des DR-Neubautenders, wie der mit dem Pufferträger hinten bündige Werkzeugkasten und die dort eingebauten Schlussleuchten wurden nicht nachgebildet. Auch die Gesamtproportionen passten nicht zum Vorbild.

Die nun erschienene 23.10 in der Ausführung um 1960 zeigt sich mit neuer Rückansicht. Tillig hat lobenswerterweise die Formen überarbeitet und die genannten Mängel behoben. Allerdings erscheint der Kohleaufsatz etwas zu hoch. Die hinteren Aufstiegsleitern passen in dieser Bauform zur Baureihe 50.

Am eigentlichen Lokmodell der 23.10 erfolgten keine Änderungen. Es zeigt sich weiterhin als durchaus gelungene und weitgehend sauber gearbeitete Verkleinerung des Originals. Störend ist die bei vielen Modellen zu beobachtende Biegung des Umlaufs, die auch zu einem Spalt unterhalb des Führerhauses führen kann. Leider fehlen auch weiterhin die charakteristischen Rahmendurchbrüche hinter dem Aschkasten. Am nicht freistehenden dritten Spitzenlicht stört die abweichende Ausbildung ohne klaren Kunststoffeinsatz.



Tillig hat die Tenderform kräftig überarbeitet. Diese gibt nun den DR-Neubau-2´2´T28 wesentlich besser wieder.



Die Detaillierung von Kessel, Lokfront und Fahrwerk entspricht sehr gutem Großserienstandard und lässt nur wenige Wünsche offen.

Das Modell trägt das Abnahmedatum „6.7.59“ und ist im Bw Schwerin beheimatet. Damit können auch DB-Freunde unter den TT-Bahnern die 23 1090 einsetzen, denn diese Lok kam nachweislich auch nach Hamburg Hbf.

Die Fahreigenschaften der 23.10 geben keinen Anlass zur Kritik: Sehr leise und taumelfrei läuft die Lok auch durch enge Radien. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei umgerechnet 150 km/h. Im Tender sind vier Radsätze angetrieben, zwei davon tragen Haftreifen, das garantiert gute Zugkaft. Die überarbeitete 23.10 wird so ihre Freunde finden. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Überarbeiteter Tender; Proportionen und Details der Lok; Finish und Fahreigenschaften*

KONTRA: *Drittes Spitzenlicht; Umlauf; Details am Rahmen*

BESTELLNUMMER: *02051*

PREIS: *249,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



„Auf dem Tritt kann ich ja richtig sicher stehen", bemerkt sogar der Preiser Max – und verbeugt sich angesichts der gebotenen Detailfülle.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Superfeines Fahrwerk; Radsätze mit niedrigen Spurkränzen; exakt maßstäbliche Umsetzung; angemessener Preis*

KONTRA: *Bretterfugen*

BESTELLNUMMER: *48827*

PREIS: *34,90 Euro*

URTEILE:

Brawa hat sich bei anspruchsvollen Modellbahnern und Güterwagenfans in den letzten Jahren einen sehr guten Ruf erarbeitet. Das neue H0-Modell des Gmrs 30 bestätigt diesen nun erneut.

Oppeln optimal

Viele H0-Modellbahner dürften auf die neueste Konstruktion aus Remshalden schon sehnsüchtig gewartet haben. Wie fast immer in Bezug auf Güterwagen von Brawa hat sich das Warten auch in diesem Fall gelohnt. Mit dem Modell des „Oppeln" (Gmrs 30), einem Vertreter der geschweißten Bauart der 1930er-Jahre, wurde die Messlatte hinsichtlich der Maßstäblichkeit und Detaillierung abermals höher gelegt. Schon das Fahrwerk erreicht Kleinserienniveau. Es lohnt sich, den Waggon einmal auf den Kopf zu stellen und die vollständige Bremsanlage samt ausgesprochen filigraner Achshalter eingehend zu betrachten. Auch die feinen, profilierten Radsätze mit niedrigen Spurkränzen wissen zu gefallen. Dennoch ist der mit Kurzkupplungskulissen ausgerüstete Wagen voll anlagentauglich. Sämtliche Anbauteile, die das Vorbild zieren, wurden auch am Modell freistehend ausgeführt. Der Gmrs 30 ist sehr sauber lackiert und gestochen scharf beschriftet. Einziger Kritikpunkt bleibt die bei vielen Herstellern übliche Vorgehensweise, die beim Vorbild sehr feinen Fugen zwischen der Wandverbretterung übertrieben stark darzustellen. Grund dafür ist wohl die bessere Erkennbarkeit (siehe Bild) im kleinen Maßstab. □ *ab*

KOMPAKT

Eaos-x 054 in TT von Tillig



Der offene DB AG-Güterwagen der Epoche VI ist eine Formneuheit aus Sebnitz. Das Modell ist mit Untersuchungsdaten von 2007 beschriftet und bietet nach der Zurüstung zahlreicher Kleinteile einen hohen Detaillierungsgrad. Versierte Modellbahner können einzelne Bereiche der gelben Rangierertritte und -haken gegebenenfalls noch vorbildgetreu farblich absetzen. Es ist auch ein aus drei solchen Wagen bestehendes Set (Art-Nr. 01677) zum Preis von 95,50 Euro (UVP) erhältlich. □ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Feine Detaillierung und Bedruckung; interessante Vorbildwahl*

KONTRA: *Zurüstung umfangreich*

BESTELLNUMMER: *15650*

PREIS: *31,90 Euro*

URTEILE:

KOMPAKT

VK-Modelle: Solaris U 12 für H0



Die neueste Version des Solaris Urbino wird derzeit an die Verkehrsunternehmen (VU) ausgeliefert. VK-Modelle ist ebenso schnell und versorgt nicht nur den Hersteller des Originals, sondern auch den Modellfachhandel mit einer neukonstruierten 1:87-Verkleinerung des Stadtbusses. An Formgebung, Bedruckung und Details gibt es nichts auszusetzen. Der Bus lässt sich sehr einfach öffnen, um Fahrgäste zu platzieren, das ist lobenswert. Varianten verschiedener VU folgen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblich; sehr sauberes Finish; leichtes Öffnen*

KONTRA: *Einfarbige Inneneinrichtung etwas spartanisch; Preis*

BESTELLNUMMER: *24002*

PREIS: *29,99 Euro*

URTEILE:

KOMPAKT



Herpa: Audi R8 V10 für H0

Auch wenn der Koffer der Beifahrerin nicht in den Straßen-Rennwagen passen will, ein Männertraum ist der Audi R8 auch im neuen 2015er-Design. Herpa bietet eine erschwingliche, stark verkleinerte Version als Formneuheit an, die keine Wünschen offen lässt. Faszinierend ist die Feinheit von Felgen, Kühlergrill Motornachbildung und Inneneinrichtung. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Perfekte Detaillierung; Proportionen*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *028486*

PREIS: *13,50 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT



BoS: MB-600 für die letzte Fahrt

Der neue Hersteller „Best of Show" (BoS) liefert auch Automodelle im Maßstab 1:87, darunter ist ein edler Leichenwagen. Als Vorbild dient ein MB-600 Pullman Hearse. Das Modell besticht durch liebevolle Ausstattung mit Sarg-Ladung und freistehendem Mercedes-Stern. Weniger gelungen ist die Front mit Kühlergrill sowie simpel lackierten Scheinwerfern und Blinkern. ☐ *kf*

AUF EINEN BLICK

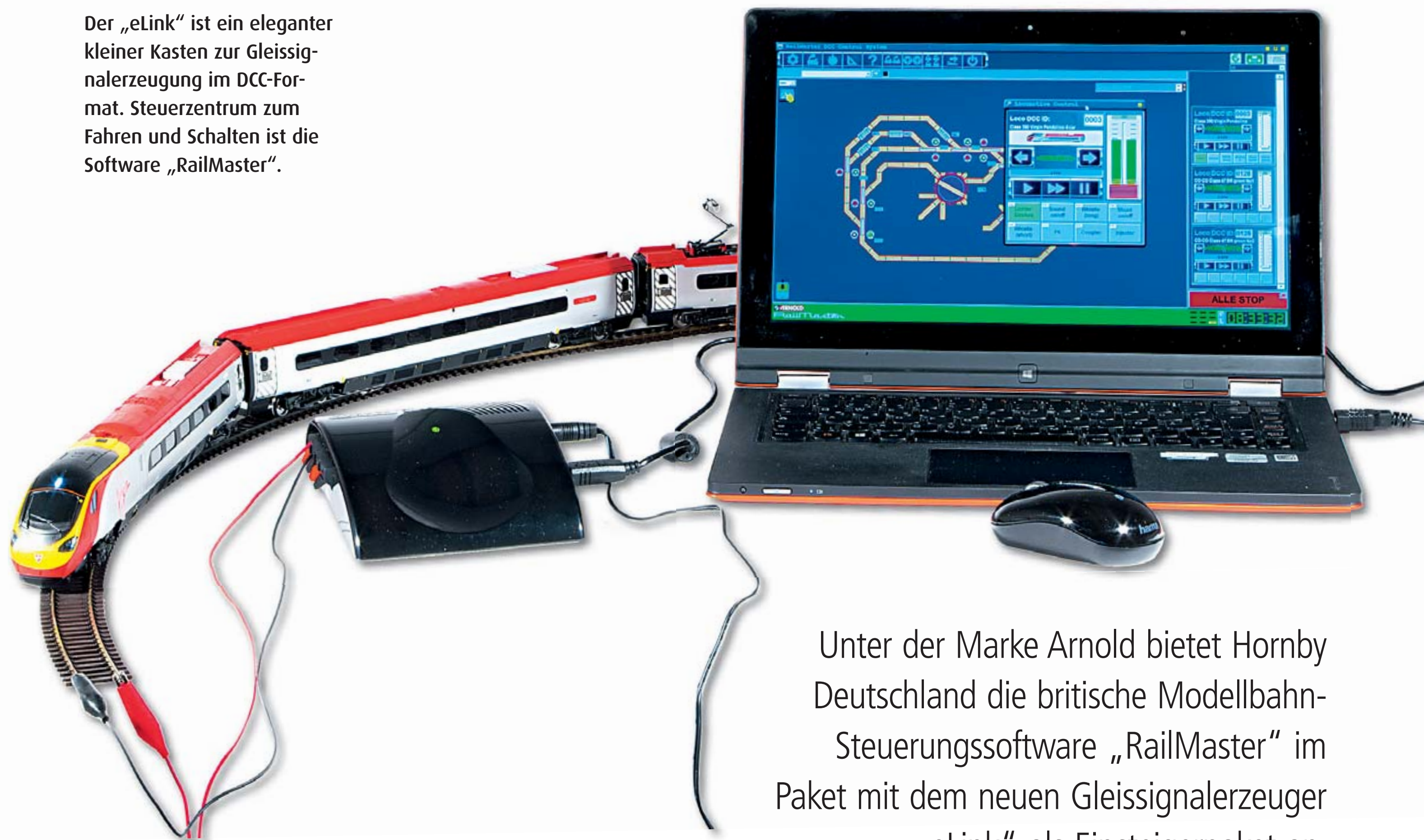
PRO: *Gummibereifung; Details*

KONTRA: *Kühlergrill und Frontscheinwerfer*

BESTELLNUMMER: *200202*

PREIS: *19,95 Euro (UVP)*

URTEILE:



Der „eLink“ ist ein eleganter kleiner Kasten zur Gleissignalerzeugung im DCC-Format. Steuerzentrum zum Fahren und Schalten ist die Software „RailMaster“.

Unter der Marke Arnold bietet Hornby Deutschland die britische Modellbahn-Steuerungssoftware „RailMaster“ im Paket mit dem neuen Gleissignalerzeuger „eLink“ als Einsteigerpaket an.

Gleis-Meister

Der „RailMaster“ ist keine Neuentwicklung. Abgestimmt auf die Einsatzbereiche der in Großbritannien weit verbreiteten 4-A-Zentrale Hornby-Elite, bietet er in seinem Heimatland seit vielen Jahren eine einfache und preiswerte Möglichkeit, Automatikbetrieb auf die eigene Anlage zu bringen sowie ein virtuelles Gleisbildstellpult zu betreiben. Mit dem inzwischen erreichten Entwicklungsstand ist das Programm zum Steuerungszentrum der gesamten Modellbahn geworden, das vom Fahren über die Einbindung verschiedener Steuergeräte bis hin zum Verwalten der Daten alles Benötigte anbietet.

Die Konzeption des neuen „eLink“ ist da nur folgerichtig: Das Gerät macht nichts anderes, als DCC-Gleissignale zu erzeugen, auf eigene Bedienelemente wird völlig verzichtet. Die einzige direkte Interaktion mit dem Benutzer erfolgt über die grün leuchtende Betriebsanzeige. Für alles Weitere ist die PC-Software zuständig.

Fahrzeugsteuerung per Bildschirm, Smartphone, Maus

Wie erwähnt, entstammen das Programm und damit auch die Anleitungen britischer Feder. Das merkt man der deutschsprachigen Version durchaus an, denn an einigen Stellen ist die (wohl teilweise automatisch erfolgte) Übersetzung arg holprig geraten. Der Funktion tut dies zwar keinen Abbruch, jedoch muss man sich zum Verständnis wiederholt die englischen Ausgangsbegriffe vergegenwärtigen.

Der „RailMaster“ verwendet einen COM-Port für die Kommunikation mit seinem Gleissignalerzeuger. Der im „eLink“ eingebaute USB-Anschluss benötigt daher einen Treiber für eine PC-interne COM-Port-Emulation. Die Installations- und die Einstellungs-Routinen des „RailMaster“ verfügen über eine Such-Automatik für den so erstellten COM-Port. Unter Um-

ständen muss man als Benutzer selbst herausfinden, welche Port-Nummer dem „eLink"-Anschluss zugewiesen wurde. Zur abschließenden Aktivierung der Software benötigt man eine Online-Verbindung.

Läuft der „RailMaster", kann man gleich losfahren. Nach Eingabe der DCC-Lokadresse schiebt man den Fahrregler per Maus nach oben und die Reise beginnt. Viel Arbeit steckte Hornby Deutschland in die hinterlegte Fahrzeugdatenbank. Dort findet man alles, was für kontinentale Anwender wichtig ist und aus der Arnold-/Rivarossi-/Jouef-Produktion stammt. Die hinterlegten 2500 Fahrzeuge sind voll parametriert und bringen ein passendes Bild mit. Auch eigene Fahrzeuge kann man (mit Bild) anlegen oder vorhandene anpassen. Das „eLink" bringt dazu einen Programmiergleisanschluss mit. An ihm ist Auslesen und Schreiben der CVs möglich, zum Testfahren muss man das Gleis wechseln.

„RailMaster" kann im Netzwerk betrieben werden. Die Installation eines der beteiligten PCs wird zum „master" ernannt, die anderen zu „slaves". Von jedem Platz aus lassen sich Loks steuern. Ähnlich funktioniert die Anbindung von Smartphones und Tablets. Hier gibt es für iOS und Android jeweils eine Web-App, die – im Browser – einen Fahrregler auf dem Touchscreen anzeigt. Auch lässt sich eine normale Maus als Fahrregler einsetzen. Hier dienen dann die rechte und die linke Taste zum Bestimmen der Fahrtrichtung, während die Geschwindigkeit mit dem Scrollrad eingestellt wird.

Neben der direkten Loksteuerung bietet „RailMaster" ein komplettes Gleisbildstellpult inklusive Automatikbetrieb. Das Gleisbild baut man aus vorgegebenen Symbolen zusammen. Neben Geraden stehen verschiedene Winkelstücke zur Verfügung, so dass sich alle denkbaren Gleiskonfigurationen in abstrakter Form abbilden lassen. Für jede Weiche lässt sich eine individuelle Digitaladresse zuordnen, die Grundstellung festlegen und ein Decodertyp zuweisen. Auch eine Drehscheibe, ein Entkuppler, ein Förderband, ein Kipper und zweibegriffige (britische) Haupt- und Vorsignale lassen sich einbinden.

Der Automatikbetrieb funktioniert über makroartige Schaltketten. Es lassen sich Fahrstraßen aufbauen, die auf Knopfdruck Weichen und Signale stellen. Teil der Makros sind auch Fahrbefehle. Man kann mit ihnen bestimmen, welche Lok sich wie lange und wie schnell in welche Richtung bewegen soll und welche Schaltelemente zu welchem Zeitpunkt ausgelöst werden. Basis ist immer ein Gleisplan, da hier die Weichen, Signale und sonstige Zubehörelemente definiert sind. Das Erstellen der Makros wird durch einen Recorder-Modus erleichtert, dessen Ergebnisse die Basis für eigene Optimierungen bieten.

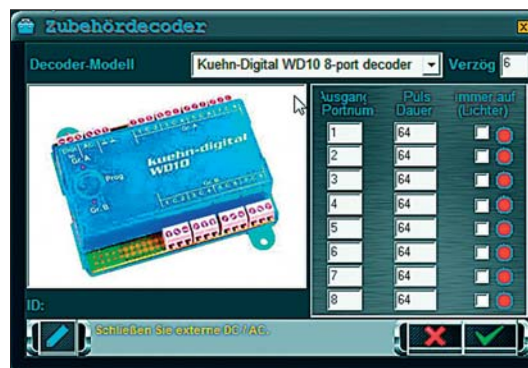
Keine Rückmeldungen: Automatik im Blindflug

„RailMaster" verarbeitet keine Belegt- oder Positionsmeldungen von der Anlage, und auch „eLink" ist nicht für den Anschluss von Meldern vorbereitet. Eine Synchronisierung des realen Betriebsgeschehens mit dem virtuellen auf dem Bildschirm ist nicht vorgesehen. Daher ist die korrekte Funktion der Automatik sehr stark von der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängig. Wenn die zeitliche Abstimmung nicht passt, sind falsch gestellte Routen fast unvermeidbar. Als Lösung empfiehlt „RailMaster" (neben dem akribischen Einmessen der Triebfahrzeuge) eine Zwangssynchronisierung: Züge und Lokomotiven sollen in langsamer Geschwindigkeit gegen einen Prellbock gefahren und von diesem bei durchdrehenden Rädern an der ja nun bekannten Position aufgehalten werden.

Fazit: DCC-Fahrzeuge lassen sich mit dem „RailMaster"-/„eLink"-Gespann prima fahren. Die Gleisbildsteuerung funktioniert, jedoch muss man etwa bei Signalen auf mitteleuropäische Konventionen (HP 2!) verzichten. Den Automatikbetrieb lässt man mangels Rückmeldung besser sein. Alles in allem ein Einstiegssystem im mit 120 Euro üblichen Preisbereich, dem der letzte Feinschliff fehlt. □ *Tobias Pütz*



Ein ausführlicher Bericht über Hornbys neues Einsteigersystem ist in der aktuellen DiMo zu finden.



Neben 2500 Hornby-/Arnold-/Rivarossi-Loks steht viel digitales Zubehör wie hier ein Kühn-Weichendekoder zur Wahl.



Triebfahrzeuge werden direkt am Bildschirm gesteuert. Auch die Einstellung der Parameter – „Programmieren" – erfolgt hier.



Stört man sich nicht an den britischen Signalsymbolen, kann man seine Anlage mit dem Gleisbildstellpult gut steuern.



Die Lokalisierung ist holprig gelungen, was der wohl teilweise eingesetzten Übersetzungsautomatik geschuldet ist.

FOTO/SCREENSHOTS: TOBIAS PÜTZ

R wie Regensburg

Die große Zeit des Langholz-Transportes auf Schienen ist längst vorbei. Auf der Modellbahn haben die Drehschemel-Pärchen immer noch ihren besonderen Reiz.

Lange Ladung



FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG. GERECHT

In Königstein an der Elbe rangierte 64 195 im Jahr 1935 einen Langholz-Transport auf Länderbahnwagen. Interessant ist der eingereihte Schutzwagen.

Noch heute spielt Holz als Ladegut eine wichtige Rolle bei der Bahn. Moderne Rungen- und Hochbordwagen befördern das Rohmaterial, in Spezialcontainern werden Hackschnitzel und Bretterware gefahren. Langholz-Transporte auf Drehschemelwagen sind aus guten Gründen aber längst Geschichte, nur als Museumswagen, zum Beispiel bei den Harzer Schmalspurbahnen, kann man sie noch bewundern.

In der Länderbahnzeit war das anders. Vielen Nebenstrecken sicherte die Holzabfuhr das Auskommen im Güterverkehr. Vor allem in waldreichen Regionen wie Bayern oder Württemberg entstanden zahlreiche Spezialwagen für den Langholz-Transport. Da fast immer Pärchen unterwegs waren, konnten die Stämme auf jeweils einem Drehschemel gelagert werden. Für kürzere Stücke waren die beiden Wagen gekuppelt, bei längerem Rundholz dienten Kuppelstangen zur Verbindung der Transporteinheit. Oder: Das schwere Ladegut selbst übernahm die Zug- und Stoßkräfte. In diesem Fall mussten die Wagen am Zugschluss eingestellt werden, was oft lästige Rangierma-

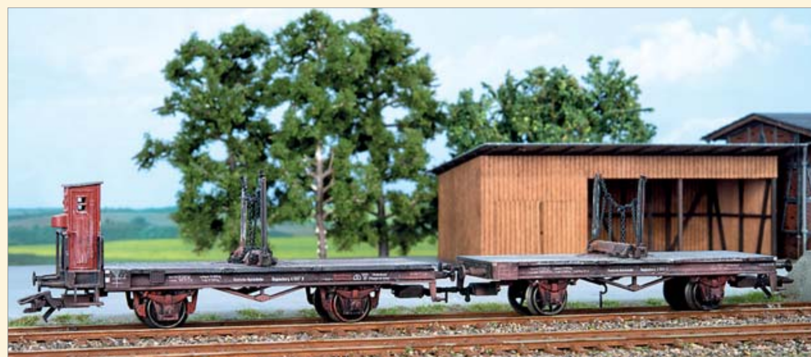


Sehr schöne Vorkriegs-Drehschemel-Wagensets nach württembergischem Vorbild bietet Brawa für H0 an. Die Stamm-Ladung ist aus Resin gefertigt.


FOTO: HANNES ORTLIEB


FOTO: CHRISTOPH KUTTER

Am Märklin-Modell werden die Möglichkeiten der Superung eines H-Wagens gezeigt: Stämme aus Naturholz, feine Weinert-Ketten, Alterung.



Wie das Fleischmann-Modell (unten) ist auch die Märklin-Umsetzung kompromissbehaftet, es fehlt die Nachbildung des Rungenstützrahmens.

növer notwendig machte. Nachschieben durfte man einen solchen Zug nicht, in einem solchen Fall war die Langholzfuhre, sehr zum Ärger des Personals, hinter die Schublok einzureihen.

Als sich 1911 die Länderbahnverwaltungen auf die so genannten Verbandsbauarten für Güterwagen einigten, wurde ausnahmsweise keine preußische Bauart als Grundlage für die Vereinheitlichung der Drehschemelwagen herangezogen, vielmehr wählte man die modernsten bayerischen Wagen. Gemäß Musterzeichnung A5 entstanden zirka 8200 Wagen der Gattung Hrmz (bay.) beziehungsweise Hmlzr (pr.). Bei der DRG wurden die Drehschemelwagen dem Gattungsbezirk Regensburg zugeordnet. Bei der DB hießen sie H 10. Nur wenige Exemplare erlebten das UIC-Zeitalter als Lck 531, Ende 1970 waren bei der DB nur noch 38 Wagen im Bestand.

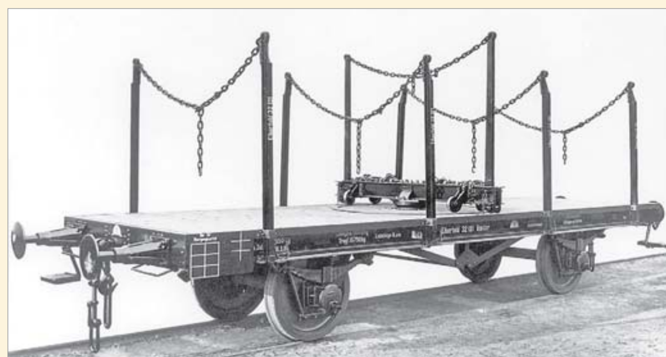
Wagen der Verbandsbauart stellten die große Masse dar

Das Modellangebot ist übersichtlich: Für die Nenngröße H0 stehen aktuell Modelle von Brawa, Fleischmann und Märklin zur Verfügung. Die beiden Letztgenannten sind jedoch bezüglich Maßstäblichkeit und Vorbildtreue nicht mehr ganz zeitgemäß. Die falschen Proportionen fallen vor allem im direkten Vergleich zu den Brawa-Fahrzeugen auf, welche allerdings nur als württembergische Variante exakt dem großen Vorbild entsprechen. Das Fleischmann-Modell wird in verkleinerter und ansprechender Version auch für die Spur N angeboten. Viele andere Drehschemelwagen-Modelle in den gängigen Baugrößen haben nur entfernte Ähnlichkeit mit dem Vorbild. Beim Kleinserienhersteller „Digitalzentrale" ist allerdings ein feiner Neusilber-Bausatz eines H 10 für die Spur TT zu haben. Ansonsten besteht bezüglich des „Regensburg" Handlungsbedarf für die Hersteller aller Nenngrößen. Die Modellbahner warten schon darauf, ihre kunstvoll selbst angefertigte Holzstamm-Ladung auf zeitgemäß detaillierte H-Wagen zu setzen. □

Andreas Bauer-Portner


MODELLFOTOS (3): BAUER-PORTNER

Auch für Schienentransporte wurden die H 10 eingesetzt. Das H0-Set von Fleischmann besteht aus je einem gebremsten und ungebremsten Wagen.


FOTO: WERKSBILD/SLG. STEFAN CARSTENS

Der preußische Hmlzr „Elberfeld 32121" ist ungebremst und verfügt noch über Korbpuffer. Gut ist die Bauweise des Drehschemels zu erkennen.


FOTO: FRITZ WILKE/SLG. STEFAN CARSTENS

Ein H 10-Wagen der Verbandsbauart stand 1956 in Tettnang. Die Rungen des Drehschemels sind abgeklappt, man beachte auch die Ketten.

Landstation, hochkarätig

TEIL I

Röthenbach im Allgäu: Gibt es ein besseres Vorbild für den Modellbahnklassiker „Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke“? Nicht nur für S 3/6-Liebhaber ist der Bahnknoten auf dem Land ein ideales Nachbau-Motiv.



Schon 1958 musste sich die Königin der Allgäubahn auch mit Personenzügen herumschlagen: 18 528 trifft bei der Ausfahrt auf die rangierende 98 1026. Damals hätte auch noch 18 537, das Vorbild der neuen Märklin-Lok (Seite 58), den Bahnhof verräuchern können.

Wieder ist es ein Bild, das unveränderlich im Gedächtnis blieb. Eine S 3/6 mit Schweizer Schnellzug trifft auf eine kleine Lokalbahnlok, für beide Züge zeigen die bayerischen Signale „Ausfahrt frei“. Als dritte Lok wartet eine P 10 die Überholung ab. In den 1960er Jahren (siehe Bild Mitte unten) eine Alltagsszene, doch aus heutiger Sicht eine längst vergangene, auch mit Sonderfahrten nicht wieder zurückzubringende Dampflokzeit.

Die Allgäubahn, jene Strecke von München über Kempten nach Lindau, genießt unter Eisenbahnfreunden einen besonderen Ruf. Sie vereinte in ihrer Geschichte schon immer eine anspruchsvolle Trassenführung durch liebliche und abwechslungsreiche Voralpenlandschaften mit höchst interessanten Zügen. In vielen Abschnitten drängt es sich auf, in vielen Bildunterschriften wurde schon kommentiert: „Wie auf der Modellbahn.“ Dieser Ausspruch gilt tatsächlich für einen Großteil der Allgäubahn. Dazu kommen die Züge, vor allem die des Fernverkehrs in die Schweiz: die Bayerische S 3/6, im Originalzustand als Baureihe 18.4-5 oder als DB-Umbaulok (Baureihe 18.6) mit bunt gemischten Zügen aus deutschen und Schweizer Wagen, die mächtige V 320, der Schweizer Ram TEE als „Bavaria“ oder die Gasturbinen-210 mit dem TEE als Wagenzug. Über viele Epochen hinweg konnte die Allgäubahn mit Einmaligkeiten dienen.

Die Allgäubahn bietet Einmaligkeiten

Das sind Dinge, die der Modellbahner gern auf seiner Anlage sehen will. Auch der Autor liebäugelte seit Jahrzehnten mit dem Nachbau eines Stückchens Allgäubahn. Neben dem Endbahnhof Lindau geisterte dabei immer der Bahnhof Röthenbach durch die „Schnellzug- trifft Lokalbahnlok“-Gedankenspiele. Schließlich hielten für die umsteigewilligen Urlauber auch die S 3/6 mit den D-Zügen in der kleinen Landstation. Andere Modellbahner beließen es nicht bei bloßen Träumereien. Der Insel-Bahnhof Lindau wurde schon mehrmals sehenswert nachgebaut, und auch die Abzweigstation Röthenbach diente bereits als Motiv auf etlichen Anlagen. Zwei davon stehen sogar in unmittelbarer Nähe des Originals.



FOTO: SLG. MAURUSZAT

Ausgangspunkt für die Sommerfrische im Allgäu: In Röthenbach konnte man nach Weiler, Lindenberg und Scheidegg umsteigen oder den Urlaub gleich im Ort verbringen.

FOTO: SCHAMBACH, SLG. BUDDE

Womit wir am eigentlichen Beginn unserer Röthenbach-Geschichte angelangt sind: Auf unsere Frage nach Bauzeichnungen im MEB 08/2014 meldete sich Manfred Dötterl (siehe MEB 09/2014) mit einem Brief und einigen Bildern seines Nachbaus des Bahnhofs nach Originalplänen. Doch da steckte mehr dahinter: Dötterl war jahrzehntelang Fahrdienstleiter in Röthenbach. Bei einem Besuch im Allgäu konnte nicht nur die kleine private Anlage besichtigt werden, sondern auch die Großanlage des MEC Röthenbach, untergebracht in einem ehemaligen Postwagen auf einem Gleisstück am Bahnhof. Nicht nur das. Manfred Dötterls Sammlung zur Geschichte seines Heimatbahnhofs erwies sich als Schatzkiste: Pläne, Zeichnungen, Postkarten, eigene und gesammelte Bilder, alles zur lokalen Bahngeschichte steckte in einigen dicken Aktenordnern. Daraus keinen Artikel für den MEB zu machen, wäre eine wirkliche Unterlassung gewesen.

Am 12. Oktober 1853 erhielt der kleine Ort Röthenbach seinen Bahnanschluss. An diesem Tag wurde der letzte Abschnitt der „Ludwig-Süd-Nord-Bahn nach Lindau eröffnet. Etwas abseits und oberhalb des Dorfkerns gelegen, war der Betrieb in der kleinen Durchgangsstation wohl eher beschaulich. Das änderte sich mit der Eröffnung von zwei Stichbahnen: Am 22. Juli 1893 wurde die Strecke nach Weiler als Vizinalbahn eröffnet, am 1. Oktober 1901



FOTO: LABERMAYER, SLG. DÖTTERL

Mit ein Anlass für unseren Modellvorschlag war dieses Bild aus dem Jahr 1960 mit 39 149, 18 624 vor D 94 und einer 98.10.

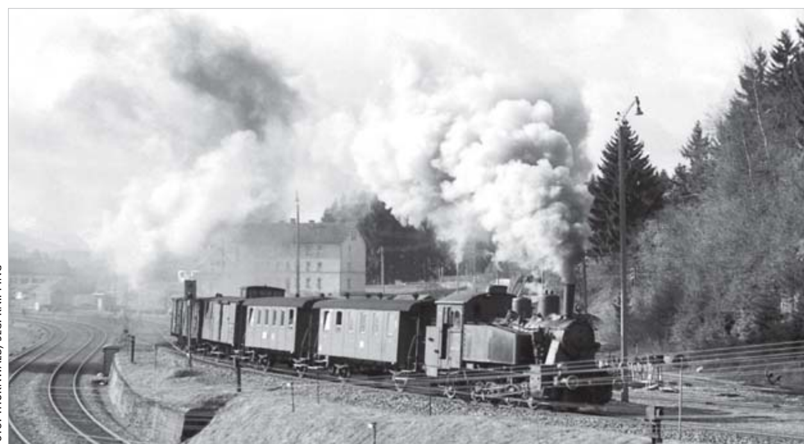


FOTO: THURNWALD, SLG. KNIPPING

Das Bockerl macht sich Ostern 1964 mit 98 1026 auf den Weg nach Scheidegg. Vorne liegen die Gleise in Richtung Lindau.



FOTO: SLG. DÖTTERL

Aus dem Zeitraum 1910 bis 15 stammt diese Ansicht des zweiten Empfangsgebäudes, das um 1900 errichtet wurde. Einen Blick wert sind auch die Gaslaternen an den Bahnsteigen.

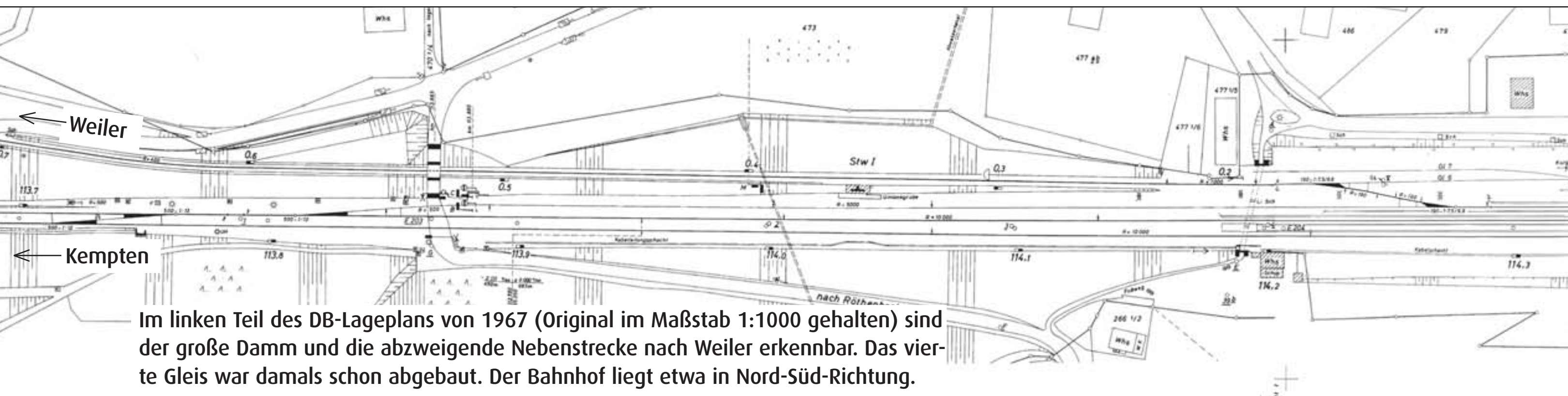
folgte die Nebenbahn nach Scheidegg über das Städtchen Lindenberg im Allgäu. Röthenbach war zum Bahnknoten geworden und erhielt mit der Einweihung der zweiten Stichbahn ein neues, großes Empfangsgebäude im landschaftstypischen Baustil. Das Obergeschoss wurde mit kleinen Holzschindeln verkleidet, zahlreiche Erker, ein Ziertürmchen und bunte Fensterläden schmückten das Gebäude. Ein großer Schuppen und Gleise für den Güterverkehr kamen hinzu. Vier Durchgangsgleise mussten jedoch für den Betrieb ausreichen. Der hohe Bahndamm in der südlichen Ausfahrt in Richtung Kempten, beim Bau schrieben die Zeitungen vom größten

Zwei Nebenstrecken sorgen für viel Betrieb

Bahndamm der Welt, mag dazu beigetragen haben, dass keine weiteren Durchgangsgleise verlegt wurden. Das Gleis 1 am Hausbahnsteig diente den Lokalbahnzügen Richtung Scheidegg, das ab Mitte der 60er-Jahre nicht mehr vorhandene Gleis 4 fungierte als Überholgleis. Die Lokalbahnzüge nach Weiler fuhren von einem eigenen Gleis ab, das in einer kleinen Zwölf-Meter-Drehscheibe endete. Später wurde



Unsere Zeichnungen des Empfangsgebäudes im Maßstab 1:160 zeigen den Ursprungszustand, wie auf der Postkarte oben links dokumentiert.

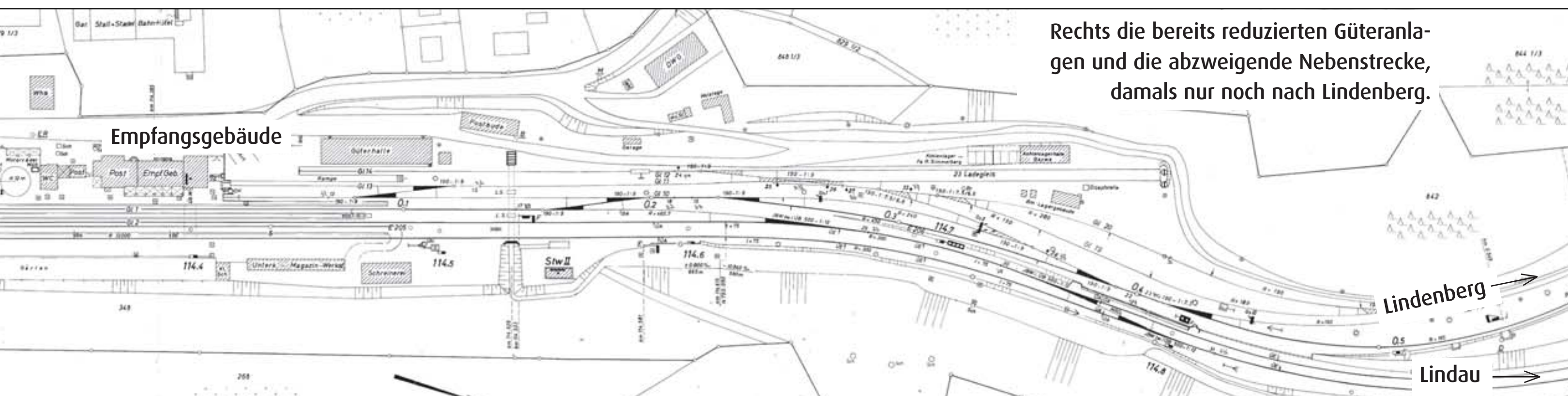


Im linken Teil des DB-Lageplans von 1967 (Original im Maßstab 1:1000 gehalten) sind der große Damm und die abzweigende Nebenstrecke nach Weiler erkennbar. Das vierte Gleis war damals schon abgebaut. Der Bahnhof liegt etwa in Nord-Süd-Richtung.

der Betrieb vereinfacht, und eine Lokalbahn-Garnitur bediente abwechselnd vom Gleis 1 aus die beiden Stichstrecken. Doch schon 1960 wurde der Personenverkehr nach Weiler aufgegeben, 1966 folgte die Einstellung der Reisezüge nach Scheidegg. Die Zeit der kleinen bayerischen Lokalbahndampfloks, zuletzt war über viele Jahrzehnte die GtL 4/5 (Baureihe 98.10) eingesetzt, war endgültig vorüber. Im Güterverkehr wurden beide Strecken noch einige Jahre weiter betrieben, ein Hartsteinwerk an der Strecke nach Weiler und, weitaus bedeutender, die Käseproduktion der Firma Kraft in Lindenberg sorgten für die Auslastung der Güterzüge. 1991 war Schluss mit den zuletzt nur noch wenigen Güterzügen nach Weiler, zwei Jahre später rollte der letzte Zug aus Richtung Lindenberg in den Bahnhof Röthenbach. Aktuell reichen zwei Gleise für den Betrieb, immerhin liegen in beiden Bahnhofsköpfen noch Weichenverbindungen, Röthenbach ist damit bis heute ein besetzter Bahnhof geblieben.



Links der Blick von Süden, rechts die Bahnsteigansicht. Heute fehlen dem renovierten Gebäude unter anderem die Fensterläden.



Rechts die bereits reduzierten Güteranlagen und die abzweigende Nebenstrecke, damals nur noch nach Lindenberg.

1:1000-LAGEPLAN, ABBILDUNGSMASSSTAB ETWA 1:3000: SLG. DÖTTERL



Ansicht im Maßstab 1:240 (halbe TT-Größe) von der Straßenseite: Bis zum 15. September 2003 residierte im rechten Gebäudeteil die Post.



Ansicht von Norden. Im Dach liegen Schleppgauben, das Fenster über dem Nebeneingang ragt erkerartig etwas aus der Fassade.

Für den Modellbahner ist es sicherlich attraktiver, sich die früheren Zeiten zum Vorbild zu nehmen. Es stehen dabei im Wesentlichen zwei Möglichkeiten zur Wahl: erstens die Dampflokzeit mit der maximalen Ausbildung der Gleisanlagen, wie sie Anfang der 60er-Jahre noch vorhanden war, und dem Personenzugbetrieb auf beiden Stichstrecken, zweitens die Zeit des attraktiven Dieselbetriebs in den 70er- und 80er-Jahren, als noch drei Gleise in Betrieb waren und Güterzüge auf den Nebenbahnen für Abwechslung sorgten. Unser Gleisplan bildet letzteren Zeitraum ab. Die Weichenverbindungen und die Zahl der Gütergleise wurden damals verringert, die Doppelkreuzungsweichen in den Hauptgleisen durch einfache Weichenverbindungen ersetzt.

In dieser Folge unseres Artikels zeigen wir die Ansichten des Empfangsgebäudes annähernd im Aussehen nach dessen Eröffnung zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Welche Farbe die Fensterläden damals tatsächlich hatten, ließ sich nicht in Erfahrung bringen. Viele schöne Architekturelemente vor allem im Dachbereich (Schleppgauben, Türmchen, Kamine) sind inzwischen verschwunden, der Bahnhof (heute im Gemeindebesitz, die DB AG ist Mieter) zeigt sich aber im besten Zustand.

Der zweiten Folge sind die Zeichnungen eines der beiden Stellwerke und des Nebengebäudes vorbehalten. Dann zeigen wir auch den interessanten Gleisplan aus der Dampflokzeit. □ *A. Bauer-Portner*



FOTO: BAUER-PORTNER

Der Bahnhof und sein Umfeld hinterließen 2014 einen sehr gepflegten Eindruck. Die Fremdnutzung sichert der Gemeinde den Unterhalt des großen Gebäudes.



FOTOS (2): SLG. DÖTTERL

Im Jahr 2002 zeigten sich die Fassaden des EG frisch renoviert, das Dach war noch nicht neu gedeckt. Im Hintergrund grüßen die Allgäuer Alpen.



Südlich des EG steht (auch heute noch) ein Nebengebäude. Die Drehscheibe ist allerdings Mitte der 80er-Jahre verschwunden.

DVD-VIDEO

Die Film-Workshops von MIBA

Modellbahn-Praxis von A bis Z



NEU
€ 19,95

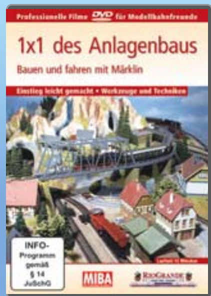
Die MIBA-Modellbahn-Werkstatt öffnet ihre Türen! Dank der Filmprofis von Modellbahn-TV gelang es, wahren Meistern ihres Fachs bei Bau und Gestaltung von Modellbahn-Anlagen über die Schulter zu schauen. Praxisnah und professionell inszeniert präsentieren sie nachvollziehbare Anleitungen aus allen Bereichen des Modellbahnbaus und -betriebs.

Dies sind die Themen der ersten Folge der MIBA-Modellbahn-Werkstatt:

- Felsen- und Gewässergestaltung
- Gebäude detaillieren und altern
- Betriebsspuren an Güterwagen
- und mehr!

DVD-Video, Laufzeit 58 Minuten
Best.-Nr. 15285023

Kennen Sie schon diese Modellbahn-Filme von MIBA?



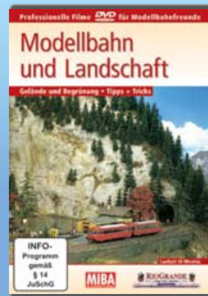
1x1 des Anlagenbaus
Best.-Nr. 15285012
€ 19,95



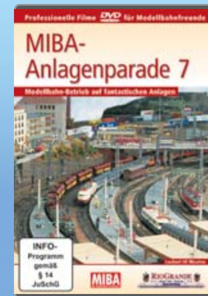
Eine Heimat für die Loks
Best.-Nr. 15285013
€ 19,95



Eine Anlage entsteht
Best.-Nr. 15285014
€ 19,95



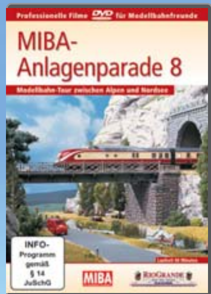
Modellbahn und Landschaft
Best.-Nr. 15285015
€ 19,95



MIBA-Anlagenparade 7
Best.-Nr. 15285016
€ 19,95



Die digitale Modellbahn
Best.-Nr. 15285017
€ 19,95



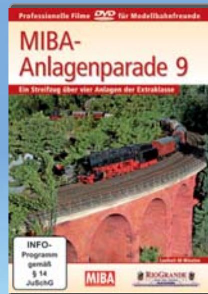
MIBA-Anlagenparade 8
Best.-Nr. 15285018
€ 19,95



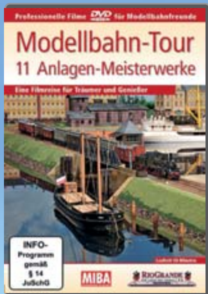
Modellbahn-Zauber, Miniland und mehr
Best.-Nr. 15285019
€ 19,95



Modellbahn auf der Königsspur
Best.-Nr. 15285020
€ 19,95



MIBA-Anlagenparade 9
Best.-Nr. 15285021
€ 19,95



Modellbahn-Tour 11 Anlagen-Meisterwerke
Best.-Nr. 15285022
€ 19,95



Schnupper-DVD

Meisterwerke en Miniature
Laufzeit über 3 Stunden
Best.-Nr. 6602 | **nur € 10,–**

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 8-0, Fax 0 81 41/5 34 8-100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de



Die von zahlreichen Beamern unter der Decke projizierte mehrminütige Lichtshow während der Modellbahnnacht ist definitiv beeindruckend.

TRAUM-FABRIK

Seit einigen Wochen ist das Berchtesgadener Land um eine Attraktion reicher. Hans-Peter Porsche machte der Öffentlichkeit seine historische Spielzeugsammlung zugänglich und spendierte den Eisenbahnfans eine beeindruckende Modellbahnanlage.



FOTO: STEFAN ALKOFER



FOTOS (2): TRAUMWERK

FOTO: MARTIN FÜRBRINGER

„Der Scheunenfund“: Das Original kann im ersten Stock bewundert werden. Auf der Anlage ist der Abtransport nachgestellt. Die Suche lohnt sich.

Der Name ist Programm: Hans-Peter Porsche, Enkel des legendären Porsche-Gründers Ferdinand Porsche, kleckerte nicht. Er klotzte. In Anger am Fuß des Hochstaufen, unmittelbar an der A8 gelegen, ließ der 75-jährige frühere Porsche-Produktionsvorstand ein imposantes Gebäude errichten, in dem er nun unter anderem seine private Sammlung von historischem Blechspielzeug präsentiert.

Von außen fast ein wenig unscheinbar, wirkt das Gebäude unmittelbar nach Betreten des Foyers ganz anders: Man wähnt sich an einem besonderen Ort angekommen. Wie eine liegende Acht, mathematisches Symbol der Unendlichkeit aber auch Ur-Gleisplan vieler Modellbahnanlagen, ist der Gebäude-Grundriss gestaltet. Besucher, welche die Acht ablaufen, kommen an vielen Vitrinen vorbei, die kostbare Spielzeugschätze vor allem aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zeigen. In den beiden Hohlräumen der Acht befinden sich ein großzügiger Veranstaltungsraum, der auch ein paar spezielle Fahrzeuge aus Zuffenhausener Produktion zeigt, sowie eine 400 Quadratmeter große H0-Anlage.

Den Modellbahnfreund zieht es magnetisch zuallererst zur großen Schauanlage. Unmittelbar nach Betreten des Raumes verblüfft die schiere Höhe der 1:87- Landschaft, deren Berge wirklich authentisch wirken. Bis zu fünf Meter über dem Anlagengrund streben die Modell-Gipfel in die Höhe. Durch die großzügige alpine Landschaft schlängeln sich elegant die Märklin-Gleise und erste Züge kreuzen den Blick.

Als Vorbild dienten Landschaften aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Die deutschen Motive sind die Bodensee-Region rund um Friedrichshafen und der unweit von Anger gelegene Grenzort Freilassing. Österreich steuerte seine drei berühmten Alpen-Querungen Arlberg-, Tauern- sowie die Semmering-Bahn bei. Szenen der Gotthard-Nord- und -Südrampe komplettieren die Anlage.

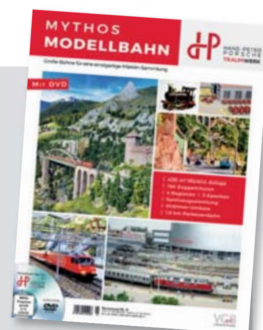
Kurz nachdem sich das erste Staunen gelegt hat, beginnt das Auge, die zahlreichen Details wahrzunehmen. Beinahe glaubt man, auf einen Zug getreten zu sein, der in einer beleuchteten Aussparung im Fußboden seinen Weg sucht und glücklicherweise von einer transparenten Abdeckung geschützt wird. Der Blick fällt auf ziehende Wolken, die von einer Beamer-Batterie unter der Decke an die Wand projiziert werden. Der „TraumWerk“-Gast registriert allmählich, dass die Lichtstimmung

Virtuelle Wolken und nächtliches Lichtgewitter

sich im Laufe weniger Minuten ändert, und er beginnt zu begreifen, dass hier ein Tagesablauf nachempfunden wird. Nach kurzer Zeit entdeckt man auch die Uhr, die dem Besucher die aktuelle Modellbahnzeit anzeigt. Langsam wird es dämmrig. Die beleuchteten Gebäude und das bunt blinkende Volksfest treten in den Vordergrund. Sobald die Dunkelheit erreicht ist, erklingen unerwartet bassige Techno-Sounds und eine gewittrige Lightshow setzt ein. Als Besucher bleibt man nur mehr gebannt stehen und lässt sich von der Inszenierung mitnehmen in einen traumartigen Zu-



Hans-Peter Porsche (re.) und sein Sohn Daniell mit stolz geschwellter Brust vor der eben per Tieflader angelieferten Anlage.



Erleben Sie das Hans-Peter Porsche „Traum-Werk“ und seine große Märklin-Anlage auf 116 Seiten mit über 250 Fotos inklusive einer DVD mit Szenen aus dem Anlagenbetrieb.

(Erhältlich im Pressehandel oder bei der VGBahn unter www.vgbahn.info.

Ein mit einem Taurus bespannter ÖBB-Intercity überquert das Trisanna-Viadukt auf der Arlbergbahn, das als „TraumWerk“-Modell ebenso faszinierend ist wie sein Vorbild.

stand, aus dem man erst mit dem Beginn der Morgendämmerung erwacht. Wow. Knapp 20 Minuten dauert der Tag-Nacht-Zyklus und man wird ihn noch ein paarmal erleben, bis man mit der Entdeckungsreise entlang der Anlage fertig ist, auf der auf einer Gleislänge von rund drei Kilometern insgesamt 180 Züge im Einsatz und bis zu 40 Züge gleichzeitig unterwegs sind, gesteuert und überwacht von 16 Computern. Gebaut wurde das Prachtstück, das vor allem Familien mit Kindern ansprechen soll, vom Anlagen-Profi Uwe Brilmayer mit seinem Team. Die einzelnen Segmente gelangten per Tieflader aus der Nähe von Mainz an die deutsch-österreichische Grenze. Der modulare Aufbau ermöglicht in ferner Zukunft einen Austausch von Teilen des Ensembles, um den Spannungsbogen des „TraumWerks“ zu erhalten.

Zirka vier Betreuer benötige die Anlage im Betrieb, berichtet der Geschäftsführer



Die Semmering-Bahn darf im Themenkomplex Österreich nicht fehlen. Im Vordergrund ist die Porsche-Villa am Wörthersee nachempfunden.



Zwischen der Schweiz und Österreich gibt es noch Schlagbäume. Das gilt auch auf der Modellbahnschau im grenznahen Anger.

des „TraumWerks“ Andreas Mussack. Etwa 32 Angestellte in zeitlich differenzierten Anstellungsverhältnissen beschäftige der neue Event-Ort vor den Toren Salzburgs. Noch sei nicht alles umgesetzt, was man geplant habe und man hole gerade die ersten Publikumsreaktionen ein, die durchweg positiv seien, um noch ein paar

Das „TraumWerk“ soll sich weiterentwickeln

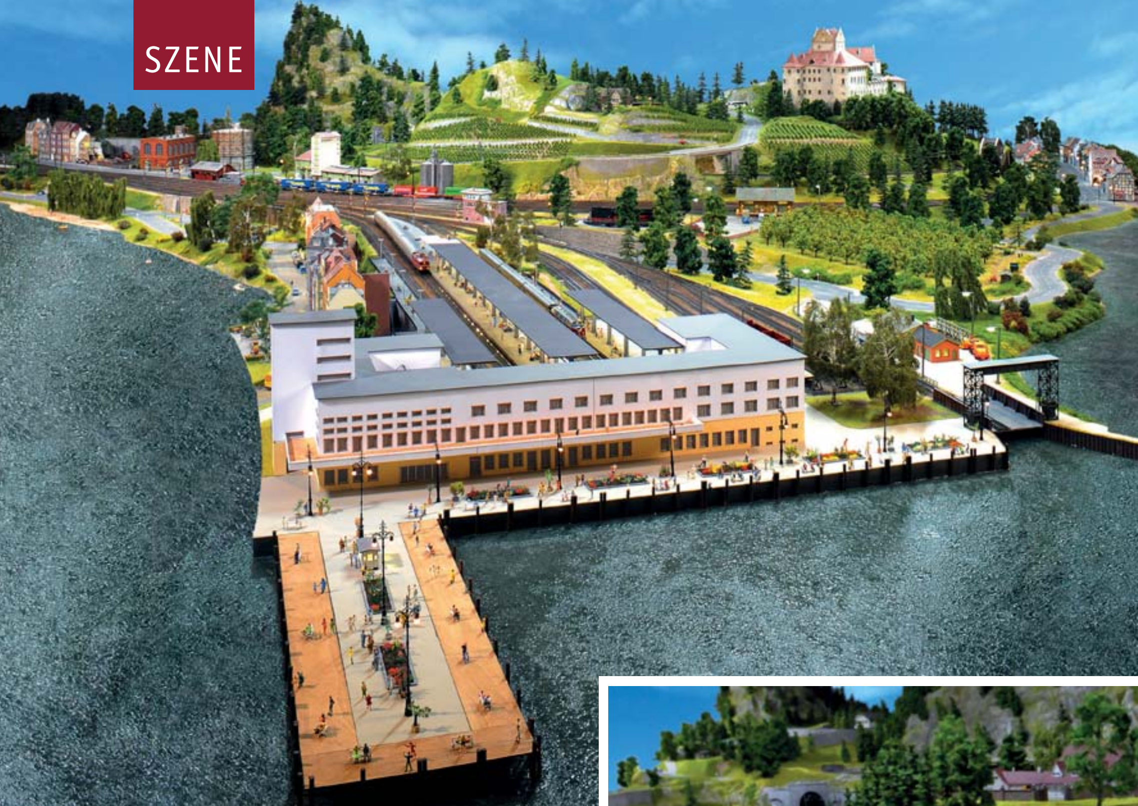
Stellschrauben nachzujustieren. Mussack schildert erste Erfahrungen: „Wir haben schnell festgestellt, dass die Besucher zuallererst vom Gebäude beeindruckt sind und dort gerne verweilen“. Er folgert daraus: „Wir müssen auf jeden Fall noch mehr Sitzgelegenheiten installieren, und auch die eine oder andere interaktive Bereicherung in erster Linie für Kinder wird noch kommen.“ Aber der Anfang ist gemacht. Andreas Mussack hat noch viele Ideen: Ausstellungen oder Modellbau-Workshops gehören ebenso dazu wie vielleicht irgendwann ein Echtdampf-Treffen auf der



Noch im Bau ist das spektakuläre Biaschina-Viadukt in H0, dessen Vorbild Teil der Gotthard-Autobahn zwischen Faido und Biasca ist.

Steuerwagen voraus erreicht der SBB-Intercity in Kürze Bellinzona. Im Hintergrund winden sich die Züge über die Gotthard-Kehren umständlich in die Höhe. Für die Modelllokomotiven ist der „TraumWerk“-Parcours echte Schwerstarbeit.

FOTOS (5): MARTIN FÜRBRINGER



Karl Hagenmeyers Entwurf des Hafenbahnhofs Friedrichshafen ist längst zum Zeppelinmuseum umgebaut. Im „TraumWerk“ besitzt er noch seine alte Funktion und auch die Trajektgleise (re.) liegen noch.

$5\,^{1}/_{4}$-Zoll-„Bockerlbahn“ mit 1600 Metern Schienenlänge im Freigelände.

Das „TraumWerk“ sei kein Kunstmuseum, „sondern eine Spielzeug-Erlebniswelt“, so Mussack. Das „TraumWerk“ habe keinen museumspädagogischen oder gar wissenschaftlichen Anspruch, es solle vielmehr ein Ort der Leichtigkeit und Begegnung sein, vor allem für Familien. Deshalb seien das Foyer, der Shop, das Restaurant sowie das Freigelände auch ohne Eintrittskarte zugänglich, erklärt der frühere Steueranwalt Andreas Mussack, der zugibt, seit seinem Amtsantritt in Anger auch vom Modellbahn- und Spielzeugvirus infiziert worden zu sein. Seine Begeisterung für die Idee Hans-Peter Porsches, der regelmäßig



Ein Werk, in dem die Edelkarossen gebaut werden, darf auch in 1:87 nicht fehlen, selbst wenn die Dimensionen nicht ganz an das Zuffenhausener Vorbild heranreichen.



FOTOS (4): MARTIN FÜRBRINGER

Die Modellbahn ermöglicht‘s: Freilassing in H0 dient als Treff von V 200 020, 112 310 und dem von einer ER 20 gezogenen Alex aus heutigen Tagen.



„Biker‘s Home“ zieht die Zweiradbegeisterten magisch an. Die Zahl der Grauhaarigen ist in 1:87 jedoch unterdurchschnittlich.



Hell, klar und aufgeräumt präsentieren sich die Ausstellungsräume, in deren Vitrinen echte Spielzeugschätze aus früheren Zeiten zu bestaunen sind.

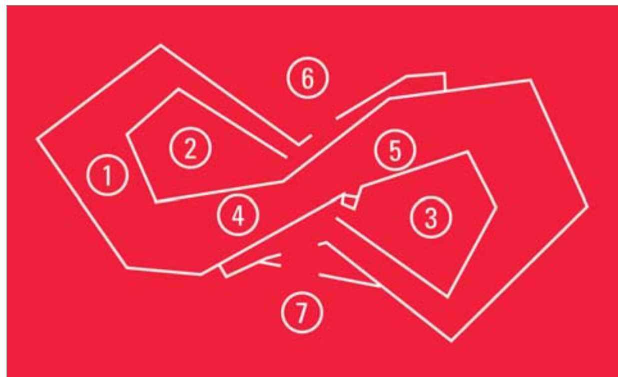


Auch beim Entwurf der Vitrinen ging man neue Wege. Teils sind sie wie ein Buch gestaltet.

seinen Ort der Träume besucht, ist spürbar. An die Zukunft der Erlebniswelt haben die Macher gleichfalls gedacht. So sind viele der Spielzeugexponate noch eingelagert, um nach einiger Zeit einen Austausch der ausgestellten Objekte zu ermöglichen und neue Reize setzen zu können. Selbst die große Märklin-Anlage ist in dieses Konzept einbezogen. Andreas Mussack ist überzeugt, dass das nötig sei, um heutzutage als Attraktion dauerhaft bestehen zu können. Und das erworbene Areal ist auch groß genug, um eines Tages eventuell sogar das „TraumWerk"-Gebäude zu erweitern.

Wer auf der Autobahn A 8 auf der Reise in den Süden ist, sollte nicht an der Ausfahrt Anger vorbeifahren. Der Besuch dieser außergewöhnlichen Traum-Fabrik lohnt sich, als erlebnisreiche Pause auf der langen Fahrt in den Ski- oder Italien-Urlaub. □

Stefan Alkofer



Gebäudeplan der „liegenden Acht":
1 - Dauerausstellung „8er"
2 - TraumWerk-Anlage
3 - Veranstaltungen
4 - Shop
5 - Gastronomie
6 - Terrasse
7 - Haupteingang

GRAFIK: TRAUMWERK



Von außen erlebt der Besucher zunächst schlichte moderne Architektur. Wer das „TraumWerk" anschließend betritt, dem eröffnet sich eine Schatztruhe.

FOTOS (3): TRAUMWERK

Modelleisenbahnausstellung in Furth im Wald

An den beiden Wochenenden 11./12. Juli und 18./19. Juli 2015 veranstaltete der Modelleisenbahner-Stammtisch Furth im Wald im Festsaal des Gasthauses Postgarten wieder seine Ausstellung mit einer großen Modulanlage von über 60 Metern Länge.

Das Besondere an dieser Modulanlage ist, dass die beiden gebräuchlichen Systeme der Stromzuführung, Gleich- und Wechselstrom, auf allen Modulen vertreten sind. Diese wurden nach dem System Nordmodul gebaut, jedoch um eine Etage erweitert.

Damit auf der oberen Ebene der Anlage für jedes System jeweils ein Streckengleis zur Verfügung steht, fahren die Züge an den Kopfmodulen der Anlage jeweils über eine Gleiswendel in die untere Ebene und dann unterirdisch zurück. Für beide Systeme wird das C-Gleis von Märklin verwendet, wobei beim Gleichstrom-Streckengleis der Mittelleiter abgeklemmt ist und die beiden Schienen elektrisch isoliert wurden. Auf der Anlage finden sich insgesamt über 550 Meter Gleis. Die Züge beider Stromsysteme werden digital gesteuert. Zur Modulanlage gehören außerdem ein zehngleisiger Schattenbahnhof und ein Bahnbetriebswerk mit den Abmessungen 4,5 x 1,6 Meter.


FOTO: FRANK HOHMANN

Neben der großen H0-Modulanlage waren auch eine 5 x 1,2 Meter große TT-Anlage und eine 9,20 x 5,5 Meter große Anlage der Spur 1 zu sehen. Für Kinder gab es einen Basteltisch, an dem Häuser zusammengebaut werden konnten. *Frank Hohmann*

Chemnitzer Modellbahntage

Dass Sachsen eine Hochburg für Modellbahnbegeisterte ist, dürfte bekannt sein. In den letzten Jahren haben sich an verschiedenen Orten hochkarätige Ausstellungen etabliert: Neben der „modell-hobby-spiel“ in Leipzig machten sich vor allem die „Erlebnis Modellbahn“ in Dresden, die „Westsachsenmodellbau“ in Zwickau und die „Modell+Bahn“ in der Lausitz einen Namen. Im Großraum Chemnitz fehlte trotz rühriger erzgebirgischer Modellbahnvereine ein solcher Glanzpunkt bislang.

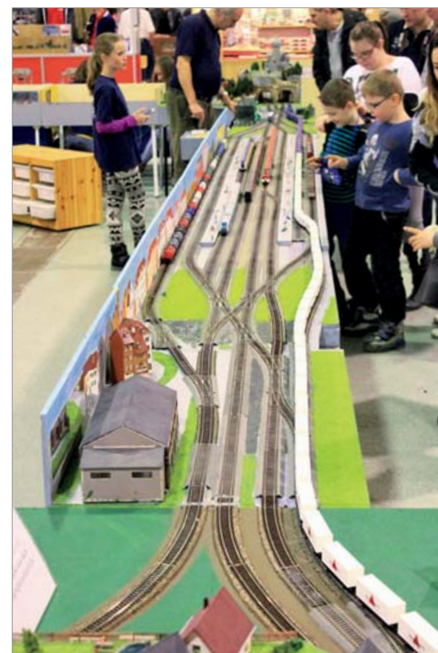
Vom 16. bis 18. Oktober 2015 schließt der MBC Frankenberg/Sa. in Zusammenarbeit mit der SMV und der Messegesellschaft C diese Lücke und lädt nun zu den 1. Chemnitzer Modellbahntagen in die Messe Chemnitz ein. Von Freitag bis Sonntag werden die Türen der Halle 2 jeweils von 10 bis 18 Uhr geöffnet sein.

Zum Auftakt präsentieren 15 Vereine und Gruppen auf 1000 Quadratmetern Anlagen von Spur 0 bis Z. Ein ganz besonderes Exponat kommt den weiten Weg aus dem bayerischen Günzburg. Der Modellbahnclub des dortigen Mädchen-Gymnasiums stellt seine Anlage aus. Mit der Erfahrung der Modellbahnfreundinnen werden die Veranstalter der Chemnitzer Modellbahntage versuchen, einen der längsten Züge auf die Gleise zu stellen.

Für den Modellbahner-Nachwuchs bietet die Sächsische Modellbahnervereinigung wieder einige Stationen des Junior College Europa an, bei dem die Fähigkeiten und die Geschicklichkeit bei Basteleien und Spielen getestet werden können. Der Dachverband stellt die Arbeit seiner Mitglieder an einem Informationsstand vor, Kleinserienhersteller und Modellbahnhändler der Region präsentieren ihre Produkte und bieten die Möglichkeit, für die bevorstehende Modellbahnjahreszeit im Winterhalbjahr vorzusorgen.

Die Chemnitzer Modellbahntage 2015 sollen übrigens keine Eintagsfliege werden. Die Organisatoren aus dem nahegelegenen Frankenberg wollen die Ausstellung künftig alle zwei Jahre veranstalten und damit auch fest im Modellbahnkalender der Region sowie darüber hinaus verankern.

Weitere Informationen zu den 1. Chemnitzer Modellbahntagen 2015 gibt es unter www.smv-aktuell.de.


FOTO: PETER POHL

Auf der H0-Anlage des Mädchen-Gymnasiums Günzburg soll Mitte Oktober 2015 in Chemnitz einer der längsten Modellbahnzüge fahren.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

15 Jahre Junior College

In diesem Jahr kann das bis heute erfolgreiche Junior College Europa (JCE) sein 15-jähriges Bestehen feiern. Im Jahr 2000 konnte der BDEF auf einer Modellbaumesse in Erfurt erstmals ein solches College durchführen, um den erwünschten Nachwuchs an die Modellbahn heranzuführen. Im Jahr 2001 führte der BDEF auf der „Modell und Hobby" in Leipzig das Programm zum ersten Mal unter dem Namen Junior College Europa durch. Der Verein erwartete damals 200 Kinder und Jugendliche, gekommen waren 300. Wenn gerade zehn bis 15 Kids die einzelnen Stationen durchliefen, waren es mindestens 50 weitere, die nebenan vielleicht nur ein Häuschen (aus Plastik oder Papier) bauten, Figuren bemalten, mit dem Digitalkran „joysticken" oder mit schnell zusammengesteckten Gleisen Eisenbahn spielten. Die Brio-Holz-Bahn war dabei immer von einigen der Kleinsten besucht. Der grundlegende Plan, Begeisterung für die Eisenbahn und Modellbahn zu wecken, ist seither auf allen Messen aufgegangen. Das 2. JCE fand während der Leipziger „Modell und Hobby 2002" statt – wieder nahmen mehr als 300 Kinder und Jugendliche teil. „Das Ziel des Junior College, Begeisterung für die Eisenbahn und Modellbahn zu wecken, ist voll erreicht worden", so ein Text von damals. Seitdem waren wir Jahr für Jahr mit dem Junior College in Leipzig vertreten. Der Vorstand des BDEF erinnert sich an die Worte des damaligen Vorsitzenden Gerhard Bayer, der sagte, man solle nicht nur in Leipzig präsent sein, sondern das JCE auch auf anderen Messen veranstalten. Dank der Unterstützung durch die SMV sind wir Leipzig treu geblieben und Anfang Oktober 2015 wieder auf der „modell – hobby – spiel".


FOTO: HANS-DIETER SCHMIDT

Grundsätzlich können wir das JCE auf allen Messen anbieten. So ist das Junior College Europa inzwischen auch auf der „Faszination Modellbahn" in Sinsheim, der „Internationalen Modellbahnausstellung" in Göppingen und Köln, der „Faszination Modellbau" in Friedrichshafen, der „Modell Süd" in Stuttgart und zeitweise auf der „Intermodellbau" in Dortmund vertreten.

VORBILD

Sa 15.08.

- Mit 01 509 ab Cottbus über Erfurt zum Tag der offenen Tür im Dampflokwerk Meiningen, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Schienenbusfahrten auf der Ilztalbahn Passau – Waldkirchen – Freyung, Passauer Eisenbahnfreunde, Haitzinger Str. 12, 94032 Passau, Tel. 0172 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.

Sa 15.08. und So 16.08.

- Stadtrundfahrten in München mit 70083 und E 6905, Bayerischer Localbahn Verein, Tel. 0172 8330528, www.localbahnverein.de.
- Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide-Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.
- Internationale Modelldampftage bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640 (Mo bis Fr jeweils 7 bis 15 Uhr), www.bergwerksbahn.de.
- Dampffahrtage beim Pollo, Prignitzer Kleinbahnmus. Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Eisenbahnfest in 14669 Kenzin, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 16 Uhr, Tel. (030) 2084475-29, www.ohkb.de.

So 16.08.

- Fahrt mit dem Uerdinger Schienenbus Rinteln – Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
- Dampffahrtag und Teddybärtag, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern geöffnet, Arbeitsgemeinschaft Historische Nahverkehrsmittel Leipzig, Georg-Schumann-Straße 150, 04159 Leipzig, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahn-museum.de.
- Dampfzüge zwischen Bornum und Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.
- Tunnelfahrten ab Triberg auf der Schwarzwaldbahn mit 527596, Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Bahnhof 10/1, 78628 Rottweil, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
- Dampfzugfahrten auf der Ammerseebahn ab Augsburg, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.
- Fahrtag zum Siedlerfest im Vereinsheim in Voslapp, von 11 - 18 Uhr, EF Friesland, Flutstr. 206, 26388 Wilhelmshaven, Tel. (04421) 569652, www.eisenbahnfreunde-friesland.de.
- Sonderzug mit LVT ab Chemnitz in das Nussknackermuseum nach Neuhausen im Erzgebirge, Tel. 0160 97472831, www.museumsferkel.de.

Fr 21.08.

- Diavortrag von Hans-Ullrich Wetterhahn „Frankfurter Straßenbahnbilder von Helmut Witzel" im Vortragsraum des Vereins „Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main im ehem. Betriebshof Eckenheim, Schwabstraße 18, Tel. (06171) 76613.

Sa 22.08.

- Dampfzugfahrt mit 01 509 ab Cottbus über Görlitz nach Bunzlau (Bolesławiec), Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

Sa 22.08. und So 23.08.

- Rieser Dampftage im Bw Nördlingen, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Dampfbetrieb zwischen Jöhstadt und Steinbach, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., www.pressnitztalbahn.de.
- Foto-Dampf-Züge auf Rügen mit authentischen Zuggarnituren, E-Mail: kramer.dietmar@web.de.



FOTO: FLEISCHER

„De Veern´er Kleenbohnexpreß" verkehrt wieder am 23. August zwischen Verden (Aller) und Stemmen. Alle Informationen zur liebenswerten Musuemsbahn erhält man unter Tel. (04239) 1227 und www.kleinbahnexpress.de.

So 23.08.

- Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn, Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Mi 26.08 bis Sa 29.08.

- Reise mit 01 509 und 18 201 von Cottbus über Dresden nach Wien, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

Fr 28.08. Bis So 30.08.

- Heizhausfest im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.

Sa 29.08.

- Sonderzug mit V 75 von Aue und Schwarzenberg nach Karlsbad, Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (0371) 3302696 (Hr. Gläser), www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Pendelverkehr Schönberg – Schleiz-West, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

Sa 29.08 und So 30.08.

- Fest der Franz-Josefs-Bahn im Waldviertler Eisenbahnmuseum. Info: Eisenbahnmuseum Waldviertel, Tel. 0043/0676/3632858, www.eisenbahnmuseum-waldviertel.at.
- Dampfbetrieb mit Lok 11sm auf der Brohltalbahn, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

So 30.08.

- Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn mit 527596, Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., 78628 Rottweil, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
- Fahrt mit dem Uerdinger Schienenbus Rinteln – Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
- Öffnungstag Schmalspurmuseum Wilsdruff, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Zuckertütenfahrt ab Bahnhof Magdeburgerforth, Traditionsverein Kleinbahn Jerichow I, Tel. (039200) 54922, www.KJ-1.de.

Sa 05.09.

- Mit Diesel ab Leipzig zu den Meininger Dampfloktagen, Tel. (0173) 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.
- Mansfelder Bergwerksbahn fährt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

So 06.09.

- Bahnhofsfest in 89547 Gerstetten mit Dampfzugfahrten nach Amstetten, Tel. 0176 29051823, www.uef-lokalbahn.de.

Fr 11.09. bis So 13.09.

- Fest der DB-Kurhessenbahn und Inbetriebnahme der reaktivierten Strecke Korbach - Frankenberg, Telefon (0561) 786-0, www.kurhessenbahn.de.

Sa 12.09.

- Sonderzug ab Leipzig zum Weinfest nach Freyburg, Tel. (0173) 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

Sa 12.09. bis So 13.09.

- Herbstfest und Modellbahntage der großen Spuren im Eisenbahnmuseum in 17291Gramzow mit Museumsfahrten nach Damme, 10 bis 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
- Zwei-Stunden-Takt mit Dampfzügen auf der Preßnitztalbahn ab 10 Uhr, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- 5. Dampflokfest in Königszelt (Jaworzyna Slaska) im Industrie- und Eisenbahnmuseum (Nähe Bahnhof), Tel. (0048) 746374330, www.muzeumtechniki.pl.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

So 13.09.

- Sonderzug mit LVT ab Chemnitz in die Sächsische Schweiz nach Wehlen, Tel. 0160 97472831, www.museumsferkel.de.
- Tag des offenen Denkmals im Feldbahnmuseum Wiesloch, Tel. 0179 8327503, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de.
- Bundesweites Programm zum Tag des offenen Denkmals unter dem Motto „Farbe". Ausführliches Programm unter www.tag-des-offenen-denkmals.de.
- Tag des offenen Denkmals bei der Härtsfeldbahn, Pendelverkehr zum Bahnhof Dischingen mit historischen Bussen und Zugverkehr nach Sägmühle, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Tag des offenen Denkmals, Führungen durch das Museumsgelände und Filmvorführungen im Schmalspurmuseum Löthhain, Tel. (035247) 51053 www.schmalspurbahnmuseum.jimdo.com.
- 40 Jahre Bayerischer Localbahnverein in Tegernsee mit Fahrzeugausstellung, Dampfzugfahrten nach Schaftlach, Tel. (089) 4481288, www.localbahnverein.de.

Fr 18.09.

- Diavortrag von Dieter Kratsch „Mit Inlandsbahnen nach Mamlberge" im Vortragsraum des Vereins „Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am

Main im ehemaligen Betriebshof Eckenheim, Schwabstraße 18, Tel. (06171) 76613.

Sa 19.09.

- Mansfelder Bergwerksbahn fährt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 19.09. bis Sa 26.09.

- Bahn und Kultur in und um Rom, DGEG-Studienreise mit Bahnanreise, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Fr 19.09. bis Sa 20.09.

- 2. Südbahntage in A-9900 Lienz, Bahnhofplatz 10, Heizhaus, Dampflok-Sonderzüge und Modelleisenbahnbörse, Tel. (0043) 6647347553, www.ebfl.at.
- 25 Jahre Technoseum in Mannheim, „MannheimDampf", Tel. (0621) 4298839, www.technoseum.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen (Auswahl):

15.08.	11.30 Uhr im MDR: Eisenbahn wie vor 50 Jahren
17.08.	13.30 Uhr auf NDR: Vom Erzgebirge ins Kirschnitztal
18.08	14.00 Uhr im SWR: 6 PS zum Überleben - durchs Wattenmeer
20.08	14.00 Uhr im SWR: Pionier auf schmaler Spur
21.08.	14.00 Uhr im SWR: Die Bahn auf dem Damm - das RTM-Museum
22.08	11.30 Uhr auf MDR: Von Bahnen, Bergen & Pilgern
23.08	12.00 Uhr im SWR: Diesellok statt Dromedar
24.08	14.00 Uhr im SWR: Die Ruhr und ihr Pott
25.08.	14.00 Uhr im SWR: Der Mitternachtssonne entgegen
27.08	14.00 Uhr im SWR: Mit dem Zug durch Sankt Petersburg
28.08.	14.00 Uhr im SWR: Mit dem Zug durchs Erzgebirge
29.08.	08.45 Uhr im SWR: Dampfromantik im Erzgebirge
30.08.	12.30 Uhr im SWR: Eisenbahnmärchen in Bayerisch-Kanada
01.09.	14.00 Uhr im SWR: Mit dem Zug durch Wales
02.09.	14.00 Uhr im SWR: Mit dem Zug durch Spaniens Norden
03.09.	14.00 Uhr im SWR: Mit dem Zug durchs Baskenland
04.09.	14.00 Uhr im SWR: Mit dem Zug durch Korsika
10.09.	14.00 Uhr im SWR: Mit dem Zug durch Mexiko

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz bis Oktober geschlossen
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
- www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).
- Modelleisenbahnaussstellung in 18586 Göhren, Nordpferdstraße 5, Modelleisenbahnverein Göhren, Mai bis September 17 - 20 Uhr, Tel. (038308) 2271.

Jeden So bis 31.12.

- Ausstellung mit 800 Modellen der Bahnpost, Regionalmuseum in 64385 Reichelsheim (Odenwald), Rathausplatz 7, 15 bis 17 Uhr, Tel.(06164) 50826, www.museum-reichelsheim.de.

Sa 15.08. und So 16.08.

- Ausstellung in 64720 Michelstadt Odenwald – und Spielzeugmuseum und im Schenkenkeller, Einhardspforte 3, 10 bis 20 Uhr, Tel. (06063) 691, www.mfo-odw.de.
- Ausstellung in B-4800 Verviers, Rue de la Chapelle 62, 10 bis 19 Uhr, Tel. (0032) 87338956, www.rcfeb.de.

So 16.08.

- Fahrtag zum Siedlerfest im Vereinsheim in Voslapp, von 11 - 18 Uhr, EF Friesland, Flutstr. 206, 26388 Wilhelmshaven, Tel. (04421) 569652, www.eisenbahnfreunde-friesland.de.

Sa 22.08.

- Sommerfest ab 14 Uhr im Clubheim, Am Güterbahnhof 5, Tel. (09281) 41379, www.mec-hof.de.

Sa 22.08. und So 23.08.

- Ausstellung in B-4800 Verviers, Rue de la Chapelle 62, 10 bis 19 Uhr, Tel. (0032) 87338956, www.rcfeb.de.

Sa 05.09. und So 06.09.

- Ausstellung in 34582 Borken, Am Güterbahnhof (Raiffeisen-Tankstelle), Tel. (05622) 799261, Sa 12 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, www.eisenbahnfreunde-borken.de.
- Modellstraßenbahnausstellung in 04435 Schkeuditz, Hist. Straßenbahn-Depot, Rathausplatz 11, Sa 9 bis 17 Uhr, So 9 bis 16 Uhr, Einsatz hist. Busse u. Bahnen, Tel. (034204 62041), www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.
- Tag der offenen Tür und Fahrtag in Hamburg-Bergedorf, 10 bis 17 Uhr, Alte Landstraße, Bahnhof Bergedorf Süd, Tel. 0160 7132333, www.mef-hhwalddoerfer.de.

So 06.09.

- Spielzeugbörse in 76646 Bruchsal, 10.30 bis 15.30 Uhr, Bürgerzentrum am alten Schloss, Tel. (0711) 5590044, www.theurers-spielzeugmaerkte.de.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www. eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 12.09.

- Sammlertreffen des Vereins Freundeskreis Stadtilmer Spielzeugbahnen e.V., Vereinsraum Andersen-Nexö-Straße, Tel. (03629) 3197, www.stadtilmer-bahnen.de.

Sa 12.09. und So 13.09.

- Ausstellung in A-3485 Grunddorf, Gemeinde Grafenegg, hinter Fa. Pichler-Wagensonner, 10 bis 18 Uhr, Tel. (0043) 0676 3172401, http://igm-wachau.at.

So 20.09.

- Tauschbörse in F-67500 Hagenau, Centre Socioculturel du Langensandm, 2 rue de l´Eglise Saint Joseph, Tel. (0033) 388734904, www.csc-langensand.com.

So 26.09.

- Tauschbörse in 99510 Apolda, Stadthalle im Stadtzentrum, 9 bis 15 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.apoldaer-eisenbahnfreunde.de.

Sa 03.10. und So 04.10.

- Schmalspur-Expo bei der Härtsfeld-Museumsbahn in Neresheim Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27, gültig ab 01.01.2015. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ▶ 101 IM FEIER-KLEID UND 64 DER REICHSBAHN FÜR H0

Einen Grund zum Feiern hat die Märklin-Händler-Initiative. Seit 25 Jahren besteht die Vereinigung, der sich europaweit aktuell über 800 Fachhändler angeschlossen haben und die unter anderem die Initiative für immer neue, interessante Sonderserien ergreift. 101 071 trägt aus Anlass des Jubiläums seit dem 16. Februar 2015 ein weiß-blaues Folien-Kleid mit dem Adler als Zusatz-Motiv. Die entsprechende Bedruckung des Modells wirkt authentisch, nur mit der Lupe ist eine feine Rasterung zu erkennen. Mit mfx+-Decoder und vielen Sound- und Licht-Funktionen ist die Lok auf dem Stand der Technik. Gleiches gilt für die 64 als Epoche-IV-Maschine der DDR-Reichsbahn, stationiert im Bw Neuruppin. Der Sound nach dem Vorbild einer Einheits-Dampflok hinterlässt einen überzeugenden Eindruck, die Fahreigenschaften sind sehr ausgeglichen. Kohle, Wasser und Sand fassen nicht vergessen!

101 Bestellnummer: 39374/Preis: 299,95 €
64 Bestellnummer: 39649/Preis: 329,99 €



Ansprechende Farbgebung: Die ICE-ähnlich lackierte Seite der 101 sieht richtig schnittig aus.



Für die kleine DR-Tenderlok wird ein happiger Preis verlangt, für den jedoch umfangreiche Digitalfunktionen entschädigen.

FLEISCHMANN ▶ RÜGEN-TRAXX FÜR N, DREHSCHEMELWAGEN FÜR H0

Noch eine Jubiläumslok: „120 Jahre Rasender Roland“ nahm sich die PRESS GmbH zum Anlass, eine ihrer TRAXX-Loks mit attraktivem Folien-Design zu versehen. Seit Ende 2014 ist sie mit verschiedenen Motiven aus Rügen, darunter natürlich zwei Dampfloks, unterwegs. Zuvor diente die Lok schon als „125 Jahre Fleischmann“-Werbeträger. Der Blick auf ihren Lebenslauf bei www.railcolor.net ist äußerst interessant und dokumentiert den steten Wandel der modernen Bahn. Detaillierung und Fahreigenschaften des N-Modells bieten keinen Anlass zur Kritik. Etwas zu glänzend ist jedoch der hochauflösende Digital-Druck ausgefallen. Als Neuauflage in DRG-Beschriftung wurde ein Drehschemelwagen-Pärchen des Gattungsbezirks Regensburg mit Baumstämmen ausgeliefert. Der Ersatz der Kunststoff-Beladung durch eine aus echtem Holz dürfte jedem Modellbahner gelingen. Mehr zum „Regensburg“ lesen Sie auf den Seiten 74/75.

145 023 Bestellnummer: 732001/Preis: 189 €
Regensburg Bestellnummer: 595201/Preis: 53,40 €



Vorbildgerecht mit zwei unterschiedlichen Lokseiten wartet das N-Modell auf.


Als zweifach gebremstes DRG-Pärchen mit Speichenrädern werden die H-Wagen geliefert.

ROCO ▶ ERSTER WAGEN DES DB-TOURISTIK-EXPRESSES UND PREISWERTE 150 FÜR H0

Der Touristik-Zug der DB AG wird in diesem Jahr 20 Jahre alt. Anlass für Roco, zwei Sets mit teilweise neu konstruierten Wagen herauszubringen. Einen Vorgeschmack bietet der Bvmkz 810, ein Wagen der Zweiten Klasse, der als Ergänzungsmodell angeboten wird. Die aufwendige Lackierung mit fließenden Farbübergängen ist Roco gut geglückt, die neue Inneneinrichtung mit großen Tischen ist vorbildgerecht. Als Epoche-IV-Variante erscheint eine neue 150 in Analog-Version. Für die Preisgestaltung scheinen reinrassige Betriebswirtschaftler verantwortlich zu sein: Für den Reisezugwagen wird ein mehr als happiger Sammler-Aufschlag verlangt, die 150 ist hingegen ganz aktuell zu einem sehr attraktiven Preis im Angebot.

Bvmkz Bestellnummer: 64900/Preis: 84 €
150 049 Bestellnummer: 62643/Preis: 119 €



Der Ergänzungswagen für die neuen Touristik-Wagensets gelangte als Erster in den Handel.



Noch immer eine gute Figur macht die Roco-150, eine Konstruktion der 1990er-Jahre.

BRAWA ▶ TRAXX-F140 MS2 ALS 186 325 DER DB AG

Auch in der „Digital-Extra"-Version mit Sound sind die neuen Varianten der Mehrsystem-TRAXX-2E bei Brawa zu haben, darunter die 186 325 in den Farben der DB AG. Der Döhler & Haass-Decoder liefert mitsamt dem programmierten Sound-Paket eine exzellente Arbeit: Seidenweich läuft die Maschine an und gibt dabei die schaurig-schönen, von der Elektronik dominierten Anfahrgeräusche des Vorbilds perfekt wieder. Zusammen mit dem hochdetaillierten Modell, dessen Äußeres keine Wünsche offen lässt, erhalten Modellbahner mit einem Faible für die moderne Bahn eine ihren Preis werte Maschine.

Bestellnummer: 43932/Preis: 324,90 €





ARNOLD ▶ THÜRINGERWALDBAHN

Was doch eine gute Übersetzung ausmacht. Die Düwag-Straßenbahn von Arnold überzeugte schon beim erstmaligen Erscheinen auf dem Markt durch vorbildgemäßes Fahrverhalten. Das trifft heute noch zu. Auch das Äußere des Modells ist, abgesehen vom Pantographen, durchaus noch zeitgemäß. Der auf der Thüringerwaldbahn eingesetzte Düwag-Tw entspricht nicht exakt dem Arnold-Modell, die meisten Modellbahner wird das aber nicht stören.

Bestellnummer: HN2173/Preis: 129,90 €

MEINUNG DES MONATS ▶ GEHÄUSESCHADEN



Es mag ein Akt der Verzweiflung gewesen sein. „Wieso bekomme ich diesen ... Vorbau einfach nicht herunter?" Ein Test soll schließlich auch das Innenleben einer Neukonstruktion zeigen. Es musste ein Werkzeug zu Hilfe genommen werden, so stramm saß das Gehäuse. Mit zu viel Kraft wurde gehebelt, das tat der Lackierung nicht gut. So etwas ist nicht nur ärgerlich – schade um den Lack – sondern mindert auch den Wert der Neukonstruktion. Wie erholsam sind da Modelle, bei denen man nur einige Schrauben lösen muss, und schon kann man den Decoder einbauen oder einfach nur das nötige Bild für den MEB anfertigen. Servicefreundlichkeit sollte an vorderer Stelle stehen. *abp*

HERPA ▶ ENTE MIT KOFFERANBAU FÜR H0

Sommerlaune kommt beim Betrachten des neuen Citroen 2 CV auf. Rolldach und Kofferanbau sind ideal für einen kurzen Badeausflug. Sehr fein detailliert und sauber bedruckt zeigen sich auch die neuen TT-Varianten des Barkas und des Framo.
2 CV Bestellnummer: 27632/Preis: 11,50 €;
TT-Modelle Bestellnummern: 66365; 66303; 66372/Preis: je 17,50 €



„Schatz, den ganzen Weg von Berlin bist du mit der Ente gekommen?" – Bewundernswert!



Gleich drei neue TT-Modelle nach DDR-Vorbild kommen bei Herpa.

SCHUCO ▶ VW-T3 REIMO-CAMPER FÜR H0



Das Metallmodell des VW-T3 von Schuco erscheint als neue Reimo-Camping-Variante. Der beleibte Preiser-Urlauber sollte noch einen Rad-Gepäckträger an sein Mobil montieren. Der Gepäckträger ist eine echte Angebotslücke für H0, wer ätzt so etwas?
Bestellnummer: 45 261 4400/Preis: 11,95 €

PREISER ▶ SCHUHPUTZER UND REISENDE



Kleine Kunstwerke sind diese Figuren aus der Epoche III. Man beachte nur den Faltenwurf des braunen Mantels. Auch die Haltung der Personen garantiert lebensechte Szenen für H0.
Schuhputzer Bestellnummer: 28184/Preis: 4,49 €
Reisende Bestellnummer: 10664/Preis: 10,95 €

RIETZE ▶ „BERLIN-LINIEN-BUS" FÜR H0

Die Nummer 23 der „Bahn-Edition" von Rietze bietet einen Neoplan-Skyliner 3 in der Farbgebung einer der schlimmeren Bahn-Konkurrenten. Immerhin besteht so ein Bahn-Bezug. Die sehr gute Modell-Qualität bleibt davon unberührt, sehr sauber eingesetzte dunkle Fenster und eine exakte Bedruckung sprechen für die neue Variante.
Bestellnummer: 65328/Preis: 28,90 €



WIKING ▶ SCHMUCKSTÜCKE FÜR H0

Vom 30 Zentimeter langen Schwerlast-Gespann bis hin zum nur 15 Millimeter messenden Betonmischer, der dem Heitkamp-Bauwagen beiliegt, in den Wiking-Neuheiten findet jeder etwas, das seinen Modellbau-Bedürfnissen entspricht. Der Detaillierungsgrad ist sehr unterschiedlich.

Siefert Bestellnummer: 0504 03/Preis: 34,49 € (oben)

Bestellnummern/Preise Pkw: 0250 01/10,99 €; 0087 02/13,49 €; 0225 02/10,99 € (v. l. n. r.); Bauwagen: 0656 06/10,49 €



Ein Blickfang für die H0-Anlage: der „Siefert"-Schwerlastzug mit MB 3850.



Nicht vergleichbar in der Modellqualität sind das alte MB-190 SL-Cabrio und der aktuelle VW-Passat B 7. Der Renault-R 4 liegt dazwischen.



„B-B-B-Bernhard, bist du sicher, dass da ein Loch hin muss?" – „Lass mal Meister, ohne Pressluft kommt der nicht weit!"

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 25 JAHREN: DR und DB bleiben getrennt ...

☐ ... zumindest bis 1992. So war es im MEB 9/1990 auf Seite 1 bei den ganz aktuellen Meldungen zu lesen, die noch vor dem Inhaltsverzeichnis eingefügt wurden. Es dauerte dann noch bis 1994, bis die DB AG als gemeinsames Unternehmen gegründet werden konnte. Das Bild der 110 305 in Hannover mit dem FD 1943 nach Bad Harzburg diente dem Hinweis, dass auch nördlich des Harzes bald Lückenschlüsse im Netz der beiden Staatsbahnen zu erwarten seien. Die damalige Ausgabe des MEB sollte die letzte sein, die noch im Transpress-Verlag und im altbekannten Kleid erscheinen sollte. Ab dem Heft 10/1990 sollte sich vieles ändern, nicht nur im Layout.



FOTO: F. NEUBERT (ARCHIV MEB)

MEB-LESER BERICHTEN

83.10 der DR im Maßstab 1:87

☐ Unser Leser Alexander Farkas schrieb uns, angeregt durch den Artikel zur Baureihe 83.10 im letzten MEB: „Nach Fertigstellung eines Modells der Baureihe 65.10 nach MEB-Bauplänen entdeckte ich im „Archiv der deutschen Dampflokomotiven“ etwas über die Baureihe 83.10 der DR. Leider blieb von diesem Typ keine Lok der Nachwelt erhalten. Das ungewöhnliche Aussehen gefiel mir gleich und ich überlegte, wie ich diese Lok nachbauen könnte. Die Wahl fiel auf eine Piko-55, die als Basis diente. Ich vergrößerte die Zeichnung auf 1:87 und mit Phantasie legte ich los. Im Frühjahr 2013 konnte der Umbau im Rahmen meiner technischen Möglichkeiten fertiggestellt werden. Die 83 1001 bereichert nun meine Sammlung und ist nicht verkäuflich. Auf diese Weise entstanden in den letzten Jahren einige Lokmodelle.“





FOTOS: ALEXANDER FARKAS

Auf Basis einer 55 von Piko entstand die 83.10. Das Gehäuse kann vom Fahrwerk abgenommen werden.

MÄRKLIN – MINITRIX

Keine Pause bei den Neuheiten

☐ Im Start-up-Sortiment von Märklin wird die nun wohl letzte H0-Neukonstruktion der 245 (wir zählen die laufende Nummer fünf) angeboten. Das Soundmodell mit mfx-Decoder kann mit etlichen Digitalfunktionen aufwarten, die wir im nächsten MEB vorstellen werden. Halb so lang fällt das N-Modell der DB-Baureihe 18.6 aus. Die analoge Minitrix-Neuheit des Jahres 2014 folgt dem zuvor ausgelieferten und nur für Club-Mitglieder erhältlichen Digital-Modell nach.



Auch der Marktführer kann auf ein Modell der 245 nicht verzichten.



Die bayerische S 3/6 mit DB-Neubaukessel kommt im Maßstab 1:160.

MINIWELT LICHTENSTEIN

Mitfahren!

☐ Zweimal im Jahr unterstützt der Lichtensteiner Modellbahnclub das Team der Miniwelt Lichtenstein (www.miniwelt.de) und betreut die dortige große Gartenbahnanlage während besonderer Fahrtage. Am 26. und 27. September 2015 kann sie wieder von jedem angereisten Gartenbahnfreund genutzt werden. Die zweigleisige Hauptstrecke ist dann in eine analoge und digitale Ringstrecke unterteilt. Neben dem Bahnhof ist die Steuerzentrale aufgebaut, von dort aus lassen sich ein Hauptteil der Strecke und der kleine Durchgangsbahnhof bestens einsehen. Vor 15 Jahren wurde die Anlage aufgebaut. Die gewerblich genutzte Gartenbahnanlage unterscheidet sich in keiner Weise von einer privat betriebenen und ist den Wettereinflüssen unterworfen. Für die Lichtensteiner Gleise gilt das wegen ihrer Ausdehnung aber ganz besonders. Die Fahrstrecke von etwas über 600 Metern hat mit dem Modell der weltbekannten Gölzschtalbrücke einen ganz besonders sensiblen Abschnitt. Wind und Wetter haben dem 1:25-Modell der größten Ziegelbrücke Deutschlands sehr zugesetzt. Mit fast 23 Metern Länge ist sie in vielen Belangen das Schwergewicht der Anlage. An jedem Morgen muss das Gleis auf der Brückenkrone überprüft und gerichtet werden. Derzeit ist man mit der Rekonstruktion der wettergezeichneten Brücke beschäftigt, die durchaus den Einsatz eines Kranes verlangt. Ein örtliches, auf die Herstellung von Betonteilen spezialisiertes Bauunternehmen hat seine Hilfe zugesagt. Gleich hinter der Brücke bestimmen die Dresdner Frauenkirche und der Berliner Fernsehturm die Szenerie. An anderer Stelle schnaufen die mitgebrachten Lokomotiven am Münchner Airport vorbei, gleich daneben steht der Pariser Eiffelturm. Bei der Rückreise zum Durchgangsbahnhof verläuft die Fahrt unterhalb der Wartburg. Gut 100 Gebäude-Nachbauten finden sich im Park, darunter sechs der sieben antiken Weltwunder. Ein großer Vorteil der Strecke ist ihre Lage neben den Wegen: Für Kinder ist es ein besonderes Erlebnis, wenn der LCE sich durch die Bögen windet und zwischen den Koniferen und Büschen hindurchschießt.



FOTOS (2): HELGE SCHOLZ

Die Gartenbahn führt an Modell-Bauwerken aus der ganzen Welt vorbei.



Die Gartenbahnfreunde können ihren mitgebrachten Modellen einmal richtigen Auslauf gönnen.

AUHAGEN

Tag der offenen Tür

☐ Am 5. und 6. September öffnet Auhagen wieder seine Werkstore und feiert das 130-jährige Bestehen. Zu den Attraktionen gehören neben den Führungen durch die laufende Produktion die ausgestellten Modellbahnanlagen, Sondermodelle und Schnäppchen sowie die Kinder-Aktionen. Die Anreise erfolgt am besten auf der für die beiden Tage wieder in Betrieb genommenen Bahnlinie von Pockau-Lengefeld nach Marienberg. Auhagen besitzt einen Sonder-Haltepunkt.



FOTO: AUHAGEN

Die Autogrammstunde mit Hagen von Ortloff wird sicher von zahlreichen Modellbahnfans mit Spannung erwartet.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Klaus Eckert (keck), Korbinian Fleischer (kf), Michael Robert Gauß (mrg), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Petra Schwarzendorfer, Nicole Friedl (Bestellservice, (08141) 53481-0)

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


FOTO: ANDREAS HACKENJOS

HEISSER TREND DER LETZTEN JAHRE: RETRO-LO(O)K

Ein neues Outfit ist schön und gut, aber manchmal kann eine Rückbesinnung auf Klassisches nicht schaden. Schließlich stellen nicht nur Mode-Designer fest, das manch früheres Geschmacksmuster heute noch gut ankommt. Immer mehr Eisenbahnunternehmen setzen auf legendäre Farbkonzepte der Staatsbahnen.


FOTO: HEINZWERNER OMBECK

TRENN-STELLE

Heinzwerner Ombeck suchte nach einer Alternative zu den deutlich erkennbaren Entkupplungsgleisen und fand eine günstige Unterflur-Lösung mit Magnetspulen.

AUSSERDEM

Ur-Diesel wird 80

1935 stellte die DRG V 16 001 (spätere V 140 001) in Dienst. Sie war Basis für alle Großloks der DB und DR mit dieselhydraulischem Antrieb.

Nebenbahn-Charme

Wir stellen Österreichs Baureihe 93 in Vorbild und Modell vor.

Gerne auch geschlossen

Schranken sind auch für Modellbahner keine Hindernisse, sondern Orte der freudigen Erwartung.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Oktober-Heft erscheint am

9. September

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch


FOTO: BAUER-PORTNER

IDYLLE IN DER ALTMARK

Der kleine Trennungsbahnhof Badel diente dem MEC Seehausen als Vorbild für eine sehenswerte TT-Anlage.



FOTO: RAINER HEINRICH

FLEXIBLE VERSORGUNG

Wasserkräne für Dampflokomotiven waren früher allerorts zu finden. Einige waren besonders gelenkig.


ZEICHNUNG: CHRISTIAN SCHLAG

PLAN-DAMPF: MIT DER S 3/6 IM ALLGÄU

Im zweiten Röthenbach-Artikel planen wir den Dampf-Betrieb: Zumindest im Modell lässt er sich wiederbeleben.